



Mariana Imbelloni Braga Albuquerque

**De quantos caminhos se faz um direito? -
mobilidade e gênero nos quadros de
cidade**

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada como requisito parcial
para obtenção do grau de Mestre pelo programa de
Pós-Graduação em Direito na PUC-Rio

Orientadora: Márcia Nina Bernardes
Coorientadora: Virgínia Totti Guimarães

Rio de Janeiro
Março de 2019



Mariana Imbelloni Braga Albuquerque

**De quantos caminhos se faz um direito? –
mobilidade e gênero nos quadros de
cidade**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da PUC-Rio como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Direito. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof.^a Márcia Nina Bernardes

Orientadora
Departamento de Direito – PUC-Rio

Prof.^a Virgínia Totti Guimarães

Coorientadora
Departamento de Direito – PUC-Rio

Prof.^a Rosângela Marina Luft

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano
Regional
UFRJ

Prof.^a Adriana Vidal Oliveira

Departamento de Direito – PUC-Rio

Prof.^a Liana Biar

Departamento de Letras – PUC-Rio

Rio de Janeiro, 20 de março de 2019.

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, da autora e do orientador.

Mariana Imbelloni Braga Albuquerque

Graduou-se em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF) em 2012. Graduou-se em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) em 2016.

Catalográfica

Ficha

Albuquerque, Mariana Imbelloni Braga

De quantos caminhos se faz um direito? : mobilidade e gênero nos quadros de cidade / Mariana Imbelloni Braga Albuquerque ; orientadora: Márcia Nina Bernardes ; co-orientadora: Virgínia Totti Guimarães. – 2019.

121 f. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)—Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Direito, 2019.
Inclui bibliografia

1. Direito – Teses. 2. Direito à cidade. 3. Mobilidade urbana. 4. Gênero. 5. Enquadramento. 6. Direito à mobilidade. I. Bernardes, Márcia Nina. II. Guimarães, Virgínia Totti. III. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Direito. IV. Título.

CDD: 340

A todas as mulheres que movem mundos
andando
todo dia

Agradecimentos

A quem é porto,

A minha nave-Mãe, que em suas órbitas imprevisíveis me ensinou a criar universos,
A minha Avó-chão, que enraíza e nutre os floreceres,
Obrigada por serem vocês e me fazerem eu.

A quem partilha e permite o percurso,

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001

Ao Programa de Pós-Graduação em Direito da PUC-Rio, por essa pesquisa ser possível – e também por embaralhar possíveis e possibilidades. Ao Anderson e a Carmen, pela paciência, disponibilidade e carinho com estes seres ansiosos (e viciados em café) que são os pós-graduandos.

Às sujeitas de pesquisa que, me permitindo partilhar sua rotina e dividir seus caminhos me afetaram profundamente e me obrigaram a pensar fora das minhas rotas. Obrigada pela confiança e carinho com que dividiram suas jornadas. E a Andrea Ribeiro, que tornou esses encontros possíveis.

A todas as casas que foram chão para essa pesquisa móvel. Adriana, Moisés, Tami, Bia e Márcio, se a cidade são suas redes, sorte a minha ser cidadã de vocês.

Às minhas generosas orientadoras, que acreditaram e tornaram palpável essa viagem. Obrigada pela leitura atenta, a paciência com as inseguranças e as tantas conversas do caminho:

Márcia Nina Bernardes, orientadora-inspiradora, amiga e parceira de todo percurso, obrigada por questionar-se, questionar-me, reinventar escuta, partilhar fala. Que do poço dos encontros sempre inventemos frestas por, ao menos, mais sete anos.

Virginia Totti Guimarães, que em uma aula mudou todas as minhas perguntas, obrigada por embarcar no desencontrar das respostas e por ser abraço-casa quando também o chão faltava.

Às professoras que fizeram este caminho andável, Adriana Vidal, que há sete anos é impulso, afeto e troca, obrigada por abrir portas, mostrar janelas e sempre ver jeitos de andar junto. Thula Pires, professora do primeiro semestre da graduação ao último do mestrado, obrigada por me desensinar as clarezas e me fazer sempre ver o limite do meu olhar. Ser sua aluna muda rumos, obrigada por ter mudado várias vezes o meu. E Letícia Martel, porto longe que sempre se faz perto, obrigada por ensinar e lembrar que todos os caminhos valem.

Liana Biar, que ajustou as ferramentas e mostrou trajetos para construir esses percursos até virar também parte deles, obrigada pelo incentivo e desafiar constantes. E Naomi Orton, parceira improvável desta inquietação, obrigada pelos movimentos já desenhados e as movimentas que virão.

Rosângela Luft e todo Grupo Cidade, Direito e Mobilidade, obrigada pela acolhida desta quase estrangeira aos planos e planejamentos, por me darem as palavras para poder participar da conversa.

Entrar na estação-mestrado foi uma aventura especial, pelo mergulho teórico e de vida, mas também pelos encontros. Agradeço aos colegas, professoras e professores todos pelas trocas, provocações, inquietações que me levaram para tão longe e tão perto de mim.

Em especial:

a quem entrou nessa estação e do percurso fez morada, ao Pedro, por de ideias sempre querer construir casas e de afetos, portos; ao Isaac pela partilha doce e gargalhante do cotidiano (e do desespero); a Livia por ser inspiração e também dar a mão para arquitetar pontes; a Bel, por esse todo sensível a alumiar percursos e escadas.

a quem de antes seguiu dividindo o vagão-vida. Carol Brandão, por entre teoria, abraço e café ter me dado a certeza de não andar sozinha; Malu, no perto-longe da cidade seguir sempre confabulando estradas; Olga e Dani, pela partilha de angústias e reinvenção de vidas; a Carol Mattoso, por da sala de estudos ao bar ser inquietação, potência, riso e afeto.

a todas que passaram pelo Grupo Gênero, Democracia e Direito, por irem sempre deixando algo de si como estrada.

Por fim, ou sempre novos inícios, ao Rodrigo Costa, por ser desse tipo raro de gente que acredita em outras gentes e ter me dado a chance de novos caminhar no Direito. E a Rodrigo, Consuelo, Viviane e Agnes pela compreensão com este louco processo de escrita, e por fazerem da correria cotidiana uma afetuosa e divertida jornada.

E a quem é ponto de chegada

Às de sempre – ô sorte poder falar assim – Juzinha, irmã para além de distâncias e primeira leitora até dos meus pensamentos, Dri, Rô, Paty, Bruna e Caróis, família inventada em carinho, obrigada por serem e seguirem casa em cada abraço. Ao mais importante que a História me deu, Ana, Caio, Valesca, Daniel, Mateus, Moisés, obrigada por seguirem (n)o fio das minhas narrativas. Aos encontros que vida insiste, Gabi e Tami, obrigada por segurarem as quedas e rirem comigo mesmo nas minhas piores inconstâncias.

Ao meu amigo-pai, por no sermão da montanha de cada domingo termos criado uma ponte.

Ao corujão e toda corujada, pela poesia certa e certaíra.

A todas amigas e amigos, por compreenderem as ausências do percurso, mas serem o grande motivo pelo qual sigo acreditando nas chegadas.

Escrever esta dissertação em um tempo que nos atropela pareceu, por vezes, destituído de sentido. Agradeço a todas que me lembraram, nesse verão insólito, que nenhum exercício crítico é inútil e todas as tentativas são possibilidades. Mesmo que o curto prazo pareça caótico, é preciso nunca parar de acreditar na potência das sementes. Escrever é um jeito de tentar ser semente. Seguiremos tentando. Seguiremos.

Resumo

Albuquerque, Mariana Imbelloni Braga; Bernardes, Márcia Nina. **De quantos caminhos se faz um direito? – mobilidade e gênero nos quadros de cidade**. Rio de Janeiro, 2019. 121p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Direito. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

A discussão sobre mobilidade urbana foi crescentemente alargada frente às necessidades populacionais e econômicas das metrópoles, sendo um tema essencial quando se discute direito à cidade. Considerando o aspecto constitutivo e inescapável dos deslocamentos diários e as múltiplas experiências deste trânsito, a mobilidade não se confunde com o direito social ao transporte, mas se configura como um direito em si. Contudo, não é a mesma para todos os corpos que transitam pelas vias urbanas, sendo indissociável dos marcadores que atravessam e constituem estes corpos. Quem chega, onde chega e como chega são questões fundamentais na alocação diferenciada das condições de precariedade tanto espacial quanto subjetivamente. A mobilidade de mulheres, subconsiderada no planejamento urbano patriarcal, permite entrever outros percursos e desenhos de cidade. Ainda, perceber como estas mulheres são igualmente atravessadas por estruturas de poder – tais quais raça e classe- que tanto as forjam quanto delineiam qual enquadramento de cidade se configurará nos seus movimentos, torna visíveis as fronteiras e fraturas que desenharam a urbe. Este trabalho insere-se, assim, nas propostas de um feminismo interseccional corporificado para delinear o que seria um direito fundamental à mobilidade. Construído com uma pesquisa etnográfica do/em movimento, o direito à mobilidade tem como espectros incontornáveis a mobilidade como um lugar, a gestão do tempo, a eleição de modais e o reconhecimento dos níveis de mobilidade, constituindo continuamente formas de ser e estar nos quadros de cidade.

Palavras-chaves

Direito à cidade; Mobilidade urbana; Gênero; Enquadramento; Direito à mobilidade.

Abstract

Albuquerque, Mariana Imbelloni Braga; Bernardes, Márcia Nina (Advisor). **How do we pave a right? – mobility and gender in frames of city**. Rio de Janeiro, 2019. 121p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Direito. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Given the populational and economical needs of the metropolises, the discussion on urban mobility has largely grown into an essential subject on the debates pertaining the right to the city. Considering the constitutive and inescapable aspect of the daily commutes and the multiple experiences of this flow, mobility cannot be mistaken for the social right to transportation, thus shaping into a right of its own. However, this mobility is not the same to all the bodies moving through the urban paths, being indissociable from the markers which cross and constitute these bodies. Who reaches , where they reach and how they reach there are fundamental questions on the distinct arrangement of the conditions of precarity, both spatially and subjectively. The mobility of women, underconsidered by the patriarchal urban planning, allows us to perceive other paths and drawings of city. Moreover, realizing how these women are equally affected by power structures – such as race and class – which carve them as much as shape the frame of city that will appear on their movements, make visible the fractures and frontiers that design the borough. Therefore, this work is inserted on the proposals of a corporified intersectional feminism aiming to delineate what would be a fundamental right to mobility. Built upon an ethnographic research of/in movement, the right to mobility has as indispensable specters the mobility as a place, time management, the election of modes and the acknowledgement of mobility levels, continually composing ways of being and passing through the frames of city/ being in the frames of city.

Keywords

Right to the city; Urban mobility; Gender; Framing; Right to mobility.

Sumário

1 Introdução – ou itinerário da viagem	11
2 Onde (não) vou – direito à cidade nos desenhos da metrópole	28
2.1 Direito à cidade - lutas sociais e disputas jurídicas	28
2.2 As metrópoles fazem gênero - desenho urbano nos deslocamentos de mulheres	37
2.3 Quantos ônibus para chegar em um direito? - espacializar o direito e os direitos na cidade	46
3 O lugar do movimento – situar mobilidades para mover cidades	57
3.1 Tudo que acontece no caminho – do transporte à mobilidade	57
3.2 Mobilidade de mulheres movendo conceitos	68
3.3 Direito ao movimento, direito em movimento, direito à mobilidade	76
4 Onde (não) sou – o corpo-fronteira nos quadros de cidade	84
4.1 Transitar fronteiras, habitar fraturas – precariedade e as sujeitas do movimento	84
4.2 A mobilidade de mulheres nos quadros de cidade	90
4.3 Nos interstícios da branquitude - (me) enquadrando (n)a cidade	96
5 Conclusão - ou um provisório ponto de chegada	103
6 Referências bibliográficas	109
7 Anexos	119
7.1 Anexo 1 – Termo de Consentimento	119
7.2 Anexo 2 - Roteiro de entrevista	120

em uma cidade (...)
que muda
a cada 3 meses
e sufoca a rotina
e gargalha da estabilidade
quando subo no 315 central-recreio é uma vitória
porque sabe-se lá até quando
sabe-se lá quantas novas linhas
não serão também extintas
então quando subo no 315 central-recreio
enxergo que grande parte do meu ser não é
feita de sublimações e essências
grande parte do meu eu se faz
entre essas linhas
que traço e apago diariamente
pela cidade
alvorada- del castilho – cinelândia
rua da lapa – cinelândia – central – recreio
grande parte do meu ser é
deslocamento
(...)

Taís Bravo
315- expresso
Sobre as linhas extinta

Introdução – ou itinerário da viagem

Há duas formas de começar este trabalho. Uma é dizer que o direito à mobilidade vem se configurando e ganhando relevo como paradigma teórico e jurídico de maneira indissociável ao direito à cidade e aos instrumentos urbanísticos, tanto configurando o acesso a direitos na estrutura urbana quanto sendo por ela estruturado, em seus recortes e exclusões. Outra é dizer que Carolina¹, moradora de São Gonçalo, cidade da região metropolitana do Rio de Janeiro e que trabalha em um bairro da Zona Sul do Rio, tem repensado como conciliar sua vida profissional com o plano de uma maternidade próxima por ficar diariamente quatro horas no trânsito entre trabalho e casa, a maior parte deste tempo parada em engarrafamentos. Não lhe parece possível um trabalho perto de casa, os que procurou pagam muito menos que o atual. E ainda, pondera Carolina, como pensar em ser mãe sem saber se, em uma emergência, vai dar para cruzar a ponte Rio-Niterói rapidamente?

Há duas formas de começar este trabalho, mas, para ser mais exata, as duas formas não começam o mesmo trabalho. A tentativa de configuração da mobilidade dentro do paradigma de um sujeito universal, mesmo quando reconhece os efeitos deletérios dos sistemas de opressão, pouco tem possibilitado para discussão de um planejamento não excludente. A busca da efetivação dos instrumentos jurídicos sem pensá-los nos eixos de poder que os moldam cria teias impenetráveis, nas quais questões constitutivas são trazidas como suplementos. Em outras palavras, primeiro pensar o direito à mobilidade e à cidade para depois atravessá-los por seus recortes de gênero e raça, por exemplo, reitera, mesmo que não propositadamente, uma pretensa neutralidade que o próprio conceito de direito à cidade não comportaria. Esse atravessamento posterior, ainda, será sempre um adendo². Ao contrário, entrar na discussão junto com Carolina, no ônibus, cinco e meia da manhã, possibilita, ou

¹ Todos os nomes das envolvidas na pesquisa foram trocados para manter a confidencialidade dos dados.

² Aqui tomando emprestada a discussão de Joan Scott sobre a História das Mulheres como uma história suplemento. Scott pontua que, enquanto vista como adição à História, reitera-se que esta é a oficial e aquela um mero adendo supérfluo. É quando força deslocamento radical no reconhecimento das mulheres como sujeito histórico que subverte verdadeiramente disciplina. SCOTT, J. “História das Mulheres” in BURKE, P(org.). *A escrita da História – novas perspectivas*. São Paulo: Editora Unesp, 1992.

obriga, a pensar o direito à mobilidade não chegando, depois de muito trânsito, a sua escala corporal, mas partindo dela.

Olhar a construção do direito à mobilidade assumindo o gênero como aspecto constitutivo, como lente de análise possibilita enxergar e criticar como o desenho desta mobilidade é feito. Desta forma, associando o conteúdo do direito à cidade e à mobilidade aos recortes de estruturas de exclusão que as forjam, em sua organização (e continuamente), pensar as dinâmicas e experiência da mobilidade de mulheres é essencial para pensar e ampliar o conceito e efetivação dos direitos citados e (re)pensar uma urbe minimamente mais igualitária.

Neste estudo pretendo, assim, pensar o direito à mobilidade urbana a partir da mobilidade de mulheres, localizando-o junto aos marcos de direito à cidade e toda gama de direitos na cidade. Situando os movimentos diários realizados por mulheres frente aos vários eixos de poder que as atravessam e constituem, pensar a organização da cidade nos marcos de enquadramento da filósofa estadunidense Judith Butler. Parto, assim, da mobilidade de Carolina, de Carolinas, para com elas pensar a configuração do direito à mobilidade e da sujeita deste direito nos quadros de cidade³.

A discussão sobre mobilidade urbana foi crescentemente alargada frente às necessidades populacionais e econômicas das incansáveis metrópoles, não mais como um atributo acidental ou circunstancial, mas como um dado intrínseco desse sujeito que Georges Amar chama do *homo mobilis*, porque não pode não se mover para fazer parte da sociedade⁴. Esta mobilidade já não se confunde com a quantidade de deslocamentos de um dia, mas se configura como experiência em si, determinando ou influenciando alternativas possíveis de vida e o que conta ou não como *cidade*. Também se afasta, ou complexifica, o paradigma do transporte, posto que o conceito de mobilidade vai além da ideia de transporte classicamente concebida. Não se concentra mais na ideia de origem e destino nem no veículo desta

³ Durante o texto alternarei entre o uso de sujeito, sujeita e sujeita/o pelas variações conceituais implicadas em cada uma dessas escolhas. Sujeito, tanto em nossa tradição jurídica quanto filosófica, remete-nos a uma teoria universal e individualista desta unidade individuada. Já sujeita, forçando a desinência de gênero para a palavra que outrora passava como neutra, vem justamente para questionar essa neutralidade, logo, tanto as sujeitas dessa pesquisa quanto a busca de uma sujeita da mobilidade/cidade expressam-se, também, na feminização da palavra. Por fim, a condensação de sujeitos e sujeitas na conjunção das desinências sujeita/o procura expressar a busca dessa síntese crítica que é a incorporação das categorias “suplementares” no próprio conceito, para o que, talvez, ainda precisemos de novas palavras.

⁴ AMAR, Georges. *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad*, Paris : FYP Éditions, 2016..

viagem, mas em toda a experiência, todo o evento que é a mobilidade na vida cotidiana.⁵

Mas, como já pontuado, a mobilidade é pensada de outra forma se vista assumindo um paradigma não neutro. Bem como o direito a ela. Não é só, aqui, reiterar que ela não se dá da mesma forma para todos os corpos que transitam a cidade, mas também como sua configuração é forjada para não permitir que estes corpos transitem do mesmo modo. A acelerada urbanização dos séculos XIX e XX trouxe inúmeras questões sobre a organização diferenciada das cidades, o acesso limitado aos seus recursos e a institucionalização de suas segregações. A mobilidade, neste sentido, tanto reflete tais segregações como funciona como produtora das mesmas. É, ao mesmo tempo, organizadora de qual cidade é acessível e organizada por quais corpos podem acessar essa cidade.

Neste sentido, o campo de estudos de mobilidade de mulheres dá fundamentais chaves de análise para questionar e materializar mobilidade e cidade através do gênero. Antes de apontar algumas de suas discussões, é necessário explicitar o que se entende por uma leitura a partir do gênero no presente trabalho. Ao situá-lo como categoria de análise histórica, em texto fundacional para o tema, Joan Scott propõe a compreensão do gênero como lente privilegiada para análise das relações de poder. Afastando-se de uma concepção descritiva ou essencialista, a autora coloca-o como categoria analítica para significação das relações sociais em sentido amplo, através da construção e valoração das características associadas aos sexos. Análise, inclusive, deste próprio processo de associação⁶. Na mesma toada, importantes estudos dentro da geografia feminista têm pensado o gênero como mecanismo de controle do espaço-tempo, atuando na imposição de fronteiras e manutenção de limites generificados na cidade.

Paula Soto Villagrán marca três importantes mudanças trazidas pela análise de cidade a partir do gênero: a desnaturalização das dicotomias clássicas (público x privado; produção x reprodução; entre outras), a colocação do corpo como nível elementar de poder, onde eixos de poder colidem e o questionamento das identidades femininas e masculinas essencializadas na organização do espaço,

⁵ AMAR, Georges. “Le nouveau paradigme de la mobilité » in AMAR, Georges. *Homo mobilis – une civilisation du mouvement*. op.cit.

⁶ SCOTT, J. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. Educação e Realidade. Vol. 20 (2), jul./dez. 1995

sobretudo por sua interação com outras categorias⁷. Este corpo basilar para a análise, assim, é atravessado não só pelas marcas de gênero, mas pelas marcas de raça, classe, sexualidade e deficiência, e tantas outras que ainda não nos acostumamos a nomear, de modo que pensar a forma como transita na cidade é inescapável da interação dos eixos de poder que nele se entrecruzam.

Assim, assumir o gênero como lente primordial de análise do trabalho não implica dizer que é a única, bem ao contrário. Todos estes marcadores são conjuntamente constitutivos tanto de sua subjetivação quanto da vivência da cidade e da mobilidade. Como explica Kimberlé Crenshaw ao propor o que se entende hoje como análise interseccional, e usando, aliás, uma metáfora urbana, o inter cruzamento destes eixos de poder cria, em si, um lugar. Crenshaw pensa as opressões como ruas, de forma que uma mulher que se encontra no cruzamento de diversas opressões está, efetivamente, em um lugar diverso daquela que não sofre o peso das mesmas estruturas de dominação. Não é, pois, uma simples sobreposição, mas sim uma interseção, uma interseção que precisa ser olhada em sua complexidade para ser, se não compreendida, não invisibilizada⁸. Muito embora esta proposta de pesquisa dialogue com os conceitos de Crenshaw, o presente trabalho não se insere totalmente em uma análise interseccional como por ela proposta.

Um dos vários trabalhos anteriores ao de Crenshaw apontados como fundamentais para o conceito de interseccionalidade é o da feminista chicana Gloria Anzaldúa. Ao pensar a mulher que habita – e transita – a fronteira, ao pensar os interstícios dos vários vetores das diferenças resultantes dos desequilíbrios históricos, a autora já questionava esse sujeito hegemônico e antecipava, em grande medida, críticas pós estruturalistas ao pensamento binário. Mas, sobretudo, para as discussões aqui propostas, a mulher fronteira de Anzaldúa é pensada a partir de um corpo material e em território. A materialidade do corpo como aquele que cruza as fronteiras e explora as fraturas permite, citando a autora, uma subjetividade nômade pela localização no deslocamento.⁹

⁷ VILLAGRÁN, Paula Soto. “La ciudad pensada, la ciudad vivida, da ciudad imaginada. Reflexiones teóricas y empíricas.” *La Ventana*, Num 34/ 2011.

⁸ Várias feministas negras iniciaram esta discussão, no entanto o pioneirismo dos conceitos aqui usados, ao menos no campo acadêmico é de CRENSHAW, K. Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory, and Antiracist Politics, University of Chicago Legal Forum Vol 14, 1989 pp. 538–554

⁹ ANZALDÚA, Gloria. *Borderlands/La Frontera: The New Mestiza*. San Francisco: Aunt Lute

A materialidade dos corpos pode ser vista aqui como uma crítica ou uma complexificação da interseccionalidade nos termos de Crenshaw. Como crítica por propostas que apontam no intrecruzamento de Crenshaw um perigoso enfoque no sujeito, o que a aproximaria de um essencialismo identitário.¹⁰ De outra feita, se pode pensar, com Anzaldúa ou a partir da própria Crenshaw que propor o/a sujeito/a interseccional só é possível a partir deste corpo material, da ação e configuração dos eixos de poder no moldar dele, inclusive como forma de não se descolar na trajetória de luta destes conceitos. Não pretendo aqui nem criticar a obra de Kimberlé Crenshaw nem me filiar totalmente a sua teoria, mas, inserindo o trabalho no campo de estudos interseccionais, fazê-lo a partir da materialidade forjada nessas conexões.

Inscrever, assim, a presente análise em um feminismo interseccional corporificado, por assim dizer, propicia uma leitura da mobilidade e da cidade a partir da escala do corpo. E um corpo que tem gênero, tem raça, tem classe, tem marcas que constroem o espaço e são por ele construídas, em todos seus trânsitos e fraturas. Embora a partir da escala corpo os marcadores sejam indissociáveis, tendo como objeto a mobilidade de mulheres e situando-a em uma cidade de forte divisão socio-racial, tratarei mais detida e nomeadamente a análise a partir do gênero e raça.

Ler a cidade e a mobilidade a partir do corpo implica, também, pensar como os movimentos pela cidade forjam estas mulheres. Como as dinâmicas urbanas são constitutivas de quem será reconhecida como sujeita e em que condições isto se dará. Esta organização de quem é reconhecido como vida, como sujeito, dentro da obra de Judith Butler, se dá em termos de enquadramento. Butler pensa tais conceituações a partir de quais vidas contam como vidas em uma situação de guerra, sendo a guerra um quadro, uma moldura, que força enquadramentos de quem pode

Books, 1987. Ver também: COSTA, Claudia de Lima; ÁVILA, Eliana de Souza. “Gloria Anzaldúa, a consciência mestiça e o “feminismo da diferença”. *Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 13, n. 3, p. 691, jan. 2005.

¹⁰ Interessante aqui trazer a crítica de Jasbir Puar, para quem a interseccionalidade de Crenshaw criaria, ao fim, uma estabilização perigosa de identidades, e buscaria substituir o sujeito universal por uma versão fragmentada ao infinito do sujeito moderno. A partir disto, resgata o conceito deleuziano de agenciamento (*assemblage* em inglês, *agencement* em francês) para pensar uma interseccionalidade corporificada. Embora a tradução em português lembre conceitos de agência, o sentido dado por Puar é desse agenciamento como possibilidade de encontro e convergência. Corpos que se interpenetram e “redemoinham” juntos, afetando-se mutuamente. Para ela, então, raça e sexo, ao invés de identidades seriam eventos que se intrecruzam, de modo que a interseccionalidade seria, como *assemblage*, também uma convergência. Resgatando a metáfora do intrecruzamento de ruas de Crenshaw, ela não pensa na interseccionalidade como o lugar criado pelas vias de opressão que se intrecruzam, mas como as conexões que se dão quando os corpos colidem, ou no quando colidem as vias nos corpos “Prefiro ser um ciborgue a ser uma deusa: interseccionalidade, agenciamento e política afetiva” in *Meritum* v.8 n 2 – Belo Horizonte, 2013

morrer – porque nunca foi sequer reconhecido como vida – e quais vidas a perda será tão valiosa que mesmo justificam a guerra.

Sendo o enquadramento¹¹ o esquema de inteligibilidade que nos empresta termos para reconhecer uma vida e constituir um sujeito,¹² ele organiza igualmente nossa apreensão de vidas dentro do espaço urbano, movendo-se conosco nos deslocamentos. Que vidas contam como vidas na cidade? Onde as vidas contam como vidas na cidade? Mudam as condições de inteligibilidade quando se muda o “onde”? Para qual “quem”?

Proponho aqui, pensando nessa sujeita interseccional que corporifica a mobilidade, usar o arcabouço teórico do enquadramento para pensar as ontologias da/o sujeita/o em quadros de cidade. Situando a mobilidade de mulheres no pensamento sobre o direito à cidade e na configuração do direito à mobilidade, evidenciar as fronteiras e enquadramentos urbanos pelos deslocamentos por e sobre as suas linhas.

Desenhar desta forma o problema de pesquisa configura, já de partida, alguns outros problemas para a pesquisa: se partilho das premissas que afirmam que as mobilidades constitutivas deste direito devem ser aquelas que, por definição, não são visíveis (ou não se quer vê-las, o que aqui anda bem próximo) como iniciar esta discussão? Parar no diagnóstico, essencial, mas paralisante, que os instrumentos teórico jurídicos de que dispomos não acessam os corpos fora do comprimido espaço do sujeito universal?

Fazendo uma análise detida de vinte anos de estudos de transporte e gênero na geografia, Robin Law aponta como a dificuldade para incorporar o gênero como ferramenta de análise contribuiu para manter tais estudos como uma subdisciplina que aborda temas “específicos” sem, contudo, chegar a uma abordagem crítica da

¹¹ Embora não o cite diretamente, a conceituação e uso do enquadramento em Butler muito remete à obra de Erving Goffman, “Os quadros da experiência social”. Os quadros, para Goffman, funcionam como definições de uma situação e são elaborados de acordo com os princípios de organização que governam os acontecimentos e nosso envolvimento subjetivo neles. Em outras palavras, os quadros são os elementos que somos capazes de identificar, organizando nossas experiências. Assim, muito embora a proposta butleriana se aproxime quanto à organização de sentido, o quadro social de Goffman não tem o mesmo caráter ontológico. O enquadramento de Goffman diz respeito diretamente às interações sociais, enquanto o de Butler, embora perpassse, obviamente, tais interações, preocupa-se de maneira mais evidente com as condições de apreensão e subjetivação de uma vida. Ver GOFFMAN, Erving. “Os quadros da experiência social”.

¹² BUTLER, Judith. “Introdução: vida precária, vida passível de luto”. In BUTLER, Judith *Quadros de Guerra*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016. p. 16

própria construção do espaço¹³. Propõe, por sua vez, pensar no gênero como uma categoria que estrutura as relações sociais, um código simbólico para construção de mobilidade de modo a efetivamente situá-la e, conjugando áreas diversas de estudo e ação, imaginá-la de outro modo.

O aumento da dimensão e população urbanas e a precarização crescente das condições básicas de vida na cidade têm tornado fértil e essencial o campo de estudos do direito à cidade e à mobilidade, tanto em uma perspectiva de análise acadêmica quanto de militância jurídica e civil. Mas, trazendo os questionamentos de Law para nossa seara, não a pensar já incorporando as categorias que organizam a construção e concepção da cidade, como raça e gênero, segue as mantendo como uma subdisciplina. Primeiro pensar o direito à cidade e depois o direito à cidade das mulheres, primeiro o direito à mobilidade e depois a mobilidade das mulheres, deixa escapar como a configuração da cidade e do sujeito para o qual ela é desenhada já possui um padrão de gênero.

Colocando em termos bem práticos, dizer que os horários de ônibus não atendem as funções de cuidado normalmente relegadas às mulheres, conquanto verdadeiro, não questiona como a organização de quais linhas existem ou não também obedece a um padrão generificado de qual mobilidade importa. O direito à cidade e à mobilidade pensados sem gênero, ou somente depois chegando ao gênero, pois, correm o risco de só abordarem tangencialmente eixos de poder que os configuram ou, pior, tornarem-se disciplinas inócuas frente ao planejamento excludente.

O direito à mobilidade, como já aventado, não é um sinônimo do direito ao transporte ou o direito de ir e vir, embora ambos possam ser contemplados neste conceito. Conquanto dialogue e parta, de maneira cabal, da formulação de direito à cidade como pensada classicamente por Henri Lefebvre¹⁴, a mobilidade possui já, talvez, conceituações acadêmicas e necessidades jurídicas próprias. Em nossa ordem urbanística constitucional, a mobilidade ganhou em 2012 positividade específica, com a Lei 12.587, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana após 17 anos de tramitação de PLs neste sentido. Também está contemplada, mesmo que lateralmente, na inclusão do direito ao transporte no rol

¹³ LAW, R. "Beyond 'women and transport' towards new geographies of gender and daily mobility" in *Progress in Human Geography* v 23 n 4. 1999.

¹⁴ LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 4ª edição, 2006.

dos direitos fundamentais da ordem constitucional, em 2015, e nos textos do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01) e Estatuto das Metrôpoles (Lei 13.089/15)¹⁵.

Há, pois, por um lado, instrumentos jurídicos que ainda carecem mais parâmetros para implementação e um conceito de direito à mobilidade ainda necessitando maior definição. Por outro, mesmo reconhecendo os avanços de positivação em instrumentos urbanísticos e documentos internacionais da mobilidade e cidade, se tais documentos não forem efetivamente, generificados, racializados etc, em sua implementação, correm o risco (ou talvez seja o plano) de reiterarem os padrões de exclusão que os antecedem. Esta implementação, bem como a compreensão do direito à mobilidade, pois, não pode ser pensada se não já em conjunto e a partir das lentes críticas aqui propostas.

Tudo isto posto, é possível começar a traçar um mapa do que proponho para o presente trabalho. Inicialmente, é necessário localizar na rota o direito à cidade, principal ponto de partida para toda produção jurídico urbanística. Igualmente, rever o desenho de metrópole e os direitos que circulam por ela. Assim, o primeiro capítulo situa discussão no arcabouço conceitual e jurídico urbano, trazendo os debates sobre direito à cidade pela perspectiva crítica do trabalho. A discussão sobre cidade é inseparável da extensão das metrópoles atuais, de modo que, na sequência, pontuo sobre os desenhos e centralidades da metrópole a partir de uma perspectiva generificada e racializada. Espacializando esta discussão, a parte final do capítulo relaciona o direito à cidade e a cidade vivenciada e percorrida por mulheres com os direitos na cidade, como lazer, saúde, educação e transporte.

Pegando carona neste transporte, o segundo capítulo, por sua vez, aborda mais especificamente a diferença entre o conceito de transporte e mobilidade para, pela mobilidade de mulheres, chegar ao direito à mobilidade. Desta maneira, inicio com a ideia de transporte e direito ao transporte para diferenciar da definição de mobilidade como fenômeno complexo. Alcançar esta complexidade depende, obviamente, de enxergá-la corporificadamente, sendo a segunda parte do capítulo dedicada à mobilidade de mulheres. Por fim, proponho desta conceituação da mobilidade e a mobilidade de mulheres um caminho para pensar um direito à mobilidade.

¹⁵ Embora sejam sumamente importantes para se pensar a efetivação – ou não efetivação – destes direitos, a legislação urbanística não é objeto direto de análise deste trabalho, sendo trazida para situar a discussão jurídica sempre que cabível, mas não analisada em toda sua complexidade.

Como nem cidade nem mobilidade são fixas, mas se modificam frente a quem se move e onde, o terceiro capítulo busca evidenciar as fronteiras urbanas instáveis pela mobilidade de mulheres. Inicialmente, trago a discussão de precariedade de Judith Butler e a subjetividade nômades de Gloria Anzaldua para pensar as fronteiras desta cidade e destas sujeitas. A parte sequente busca entender tais fronteiras como molduras dentro da conceituação de enquadramento de Butler para enxergar quais são e como se movem os quadros de cidade. Estes quadros de cidade criam, igualmente, as minhas condições não só de subjetividade mas de inteligibilidade para o que e como registro como pesquisadora, tendo a parte final do trabalho o objetivo de evidenciar as molduras raciais que minha branquitude carrega para o próprio desenho da pesquisa.

Buscando organizar todas as discussões e caminhos do trabalho em parâmetros do direito à mobilidade a partir da mobilidade de mulheres, a conclusão resume em quatro espectros de análise a configuração do direito à mobilidade como aqui proposto.

Para todo este percurso, é também necessário, já de partida, um pequeno mapa vocabular. Por transporte, neste trabalho, entendo os transportes veiculares, públicos ou privados, como ônibus, trens, metrô, carros. Na mesma lógica, sistema de transportes e direito ao transporte, partem desta ideia para sua definição. Deslocamento, trânsito e locomoção são usados sem muita diferenciação conceitual para significar de maneira direta o percurso entre um lugar e outro. Modais de deslocamento, assim, embora apareçam pouco, referem-se a qualquer forma de locomoção, sejam transportes ou modais ativos, como a caminhada, bicicleta, etc. Por fim, mobilidade é usada como o fenômeno amplo de experiência destes deslocamentos, de possibilidades e impossibilidades destes vários percursos, no direito que se tenta, também, definir e discutir.

Retomando a ponderação sobre a dificuldade de materializar o direito à mobilidade, bem como as preocupações de “corporificar” a análise da mobilidade aqui propostas, o presente trabalho se pautará por uma metodologia qualitativa a partir da etnografia desse local móvel para sua realização.

Pela sua complexidade inerente e recorrente invisibilidade dentro das dinâmicas urbanas, os estudos sobre mobilidade têm padecido de uma frequente carência metodológica. Ao considerar mobilidade como trajeto, e assim preocupar-se tão somente com origem e destino, os métodos tradicionais, como apontam Jíron

e Imilan¹⁶, escamoteiam perguntas como o porquê dos percursos, os efeitos (em termos culturais, econômicos e sociais) e que tipo de espacialidade surge a partir das práticas de transporte. Uma pesquisa que permita abordar verdadeiramente estas inquietudes, absolutamente constitutivas de um conceito amplo e crítico de mobilidade, só seria possível, para as autoras, a partir de um enfoque etnográfico.

A etnografia, como apontam Blommaert e Dong¹⁷, não é um método, nem tampouco se reduz ao campo de pesquisa, mas é um paradigma necessariamente contra hegemônico. É um paradigma pois contém uma determinada perspectiva da linguagem em contexto que não se encerra em um conjunto de técnicas definido – nem seria possível – ou como um método prescritivo – que tampouco seria desejável. Ao contrário, configura-se como modo de olhar para a linguagem, ou linguagens, situadamente e compondo uma ontologia própria em construção. Não tentando, assim, reduzir a complexidade do fenômeno para descrevê-lo, mas aceitando seu processo dinâmico de formação. Por isso, também, necessariamente contra hegemônica, posto que estará sempre se opondo, de alguma forma, às cristalizações possíveis, para oferecer perspectivas críticas. Na metáfora dos autores, a etnografia aceita a realidade como caleidoscópio e vai sempre girá-lo uma vez mais para falar não só da imagem vista, mas de como se movem os coloridos e perigosos cacos de vidro.

Trazendo a metáfora para o campo desta pesquisa, nos dois sentidos que campo pode aqui ter, olhar esse movimento, complexo, imprevisível, mas que forma imagens e sentidos, só é possível, para ser minimamente fiel às suas dinâmicas nada estáticas, através do olhar processual e crítico da etnografia. Como postulam, novamente, Jíron e Imilan, reconhecendo que o espaço não é um dado, mas uma co-produção na qual intervêm os sujeitos a partir das suas práticas e interações, esta pesquisa não poderia partir se não da vivência da mobilidade das mulheres que a experienciam, e como a experienciam¹⁸.

Assim, pensando na mobilidade como um fenômeno complexo, que diz respeito não só aos deslocamentos, mas a toda uma gama de projetos e

¹⁶ JÍRON. P e IMILAN, W. “Observando juntos em movimento: possibilidades, desafios o encrucijadas de uma etnografia colectiva” in *Alteridades*, 26(52)

¹⁷ BLOMMAERT, J. e DONG, Jie. *Ethnographic fieldwork: a beginner's guide*. Tilberg University, s.d

¹⁸ JÍRON. P e IMILAN, W. “Observando juntos em movimento: possibilidades, desafios o encrucijadas de uma etnografia colectiva”. op.cit.

possibilidades de vida, a compreensão do direito à mobilidade de mulheres é possível a partir da etnografia destes deslocamentos através do trabalho de campo junto a um conjunto de mulheres. Não se pretende, obviamente, traçar um panorama quantitativo destes deslocamentos, nem desenhar os mapas de deslocamentos de mulheres, projetos ao mesmo tempo impossivelmente hercúleos e reducionistas da experiência da mobilidade de mulheres a dados gerais. Mas sim investigar a mobilidade como experiência e os impactos das disparidades de gênero nessa compreensão de si, da mobilidade e da cidade.

Ao propor uma estratégia metodológica para a construção de informação de terreno em etnografias de mobilidade, Jíron e Imilan propõe quatro momentos de pesquisa: 1) entrevista semi-estruturada; 2) técnica de *sombreo*; 3) transcrição e análise dos dados; 4) devolução ao participante. Conquanto as propostas por elas apresentadas insiram-se em uma defesa ampla da possibilidade de uma etnografia coletiva de mobilidade, com múltiplos pesquisadores atuando em equipe para um mapeamento amplo em Santiago/Chile, a proposta aqui apresentada, bem mais modesta em recursos e tempo, buscará, em alguma medida, dialogar com as fases pelas autoras delineadas¹⁹.

Para pensar a experiência concreta da mobilidade de mulheres se usou como *locus* de análise os deslocamentos dentro do Rio de Janeiro – cidade e região metropolitana – tanto pela situação geográfica da própria pesquisadora quanto pela complexidade inerente a essa deficitária estrutura de transportes. Escolhendo um lugar de referência para tais deslocamentos, a seleção de casos se deu a partir de mulheres que trabalham na Gávea, na Pontifícia Universidade Católica. Tal opção justifica-se tanto pela sua localização – não central, mas dentro de uma área elitizada – que dificulta (talvez propositadamente) o acesso para diversas áreas do Rio, quanto por ser de onde parte a atual pesquisa. Durante o trabalho, contudo, faço referência preferencialmente ao bairro, não ao local de trabalho, pois, de fato, a localização socio-geográfica é, aqui, mais importante.

Não foi delimitado inicialmente um número necessário de casos, mas um mínimo e máximo, (mínimo de 5 e máximo de 10) bem como os critérios de seleção de participantes na pesquisa. A seleção de casos obedeceu a seguinte ordem de relevância: abrangência geográfica de áreas de moradia (no Rio: Zona Sul, Zona

¹⁹ JÍRON. P e IMILAN, W. “Observando juntos em movimento: possibilidades, desafios o encrucijadas de uma etnografia colectiva” op. cit.

Norte, Zona Oeste, na Região Metropolitana: Niterói, São Gonçalo e Baixada Fluminense) e o uso prioritário de transporte público para os deslocamentos diários, seguido de abrangência nos usos de diferentes tipos de transporte (ônibus, metrô, trem, caminhada). A partir de tal, em ordem de relevância, se deu por auto identificação racial, tendo sido estabelecido o parâmetro mínimo de metade das participantes da pesquisa serem mulheres negras, etário, tendo ao menos uma mulher com mais de 55 anos, vivência da maternidade, ao menos uma participante com filhos/as com menos de dez anos.

Conquanto a lente de partida para a análise da pesquisa seja gênero, como já se explicitou, a discussão corre o risco de ser, no melhor dos casos, inócua, no pior, reiterar exclusões, se não levar em conta os demais atravessamentos dos corpos destas mulheres, dos enquadramentos desta cidade. As categorias destacadas como critérios de pesquisa não foram, tampouco, um rol taxativo da análise, mas um guia para montagem da mesma, para ampliar a gama de experiências de mobilidade a partir das quais se lerá o direito e o/a sujeito/a de direito da mobilidade e da cidade. De tal forma, embora não se tenha estabelecido como critério de pesquisa, é igualmente atravessada pelas discussões sobre o capacitismo do desenho da cidade, a heteronormatividade de seus espaços, entre outras que sejam provocadas pela pesquisa. Não é demais reiterar que este tipo de pesquisa não possui nenhuma pretensão quantitativa ou estatística, mas avança, talvez, uma chave de leitura para os dados numéricos.

A partir dos critérios descritos para a realização da pesquisa empírica, cheguei a oito sujeitas de pesquisa que disponibilizaram suas mobilidades diárias como objeto para este estudo²⁰. Esta aproximação, embora obedecendo aos critérios estabelecidos, foi feita por contato pessoal, sendo, como em alguma medida toda seleção o é, consideravelmente arbitrária. Reconhecer essa arbitrariedade e ler o que ela reitera ou silencia é, assim, um dos trabalhos que tangenciam a análise.

Muito embora se critique a terminologia sujeito de pesquisa por falsear uma atividade de quem de fato, seria objeto, insistirei nela aqui, pois é impossível não ver o quanto foram, todas elas, sujeitas do que eu tento agora pensar. Suas formas

²⁰ “Cheguei”, de fato, é uma palavra bastante inadequada para descrever este processo, pois só cheguei a elas, ou elas a mim, pela generosa e paciente ajuda de Andrea Oliveira, que me auxiliou a encontrar, a partir dos critérios estabelecidos, mulheres dispostas a participar da pesquisa e concretizá-la.

de ver e estar na cidade modificaram o curso da pesquisa literal e teoricamente, sendo que o próprio processo de negociação para a realização da pesquisa empírica além da interação entre nós nos trânsitos transformaram-se em percursos em si. Ao me oferecerem suas mobilidades e seu cotidiano, juntas, depois de duas horas de trânsito, (re)pensamos a cidade. Desta maneira, os resultados da pesquisa empírica se confundem incontornavelmente com a discussão teórica, de modo que esta breve introdução traz uma apresentação geral das sujeitas de pesquisa para que o *sombreo* possa ser apresentado paulatinamente durante os capítulos. Assim, apresento-as²¹!

Carolina tem 25 anos, mora em São Gonçalo. Se pudesse só andaria de moto para não depender tanto do trânsito, por isso vibra quando o marido pode ir buscá-la. Conceição também mora em São Gonçalo, no bairro do Barreto, com os dois filhos depois de uma recente separação, e me ensinou a tentar formar palavras com as letras dos carros quando estava muito cansada e o trânsito não andava. Clarice mora em Niterói, na entrada da Igrejinha, com a mãe. As duas se mudaram recentemente para longe de todo resto da família, para se distanciar das agressões constantes do padrasto contra a mãe. Clarice acha que se não tivesse se mudado nem teria tentado esse emprego atual, não conseguiria ir e voltar diariamente. Hilda mora no Pechincha e aos 68 anos já não se incomoda tanto com que horário vai pegar o ônibus, confiante que seus cabelos brancos serão respeitados. O que a chateia mesmo é que o ponto de ônibus mais próximo ao trabalho tenha sido retirado por demanda da associação de moradores, aumentando sua distância diária de caminhada. Lygia também se incomoda com seu percurso a pé, na verdade, teme bastante o trajeto que anda até o ponto, no Méier, onde mora. Às seis da manhã a rua está bem vazia e ela foi assaltada recentemente. Elisa tem dois trabalhos e mora com as duas filhas em uma vila no Humaitá. Diz que sem a rede de mulheres da vila seria bem mais difícil dar conta. Esta rede que a ajuda a cuidar das filhas, trabalhando em dois empregos o dia inteiro. Viviane, moradora de Madureira, não se conforma de ter que dar uma volta em outros bairros para chegar em casa, mas o trem sempre está cheio demais. Por fim, Cecília, que mora em Mesquita com a mãe e a filha, Rosa, de oito anos, que a acompanha em seus deslocamentos diários.

²¹ Todos os nomes foram trocados para manter o anonimato acordado no termo de compromisso. Os nomes dados são nomes de escritoras brasileiras, como forma de homenagem de outros caminharos. São as escritoras: Carolina Maria de Jesus, Clarice Lispector, Conceição Evaristo, Hilda Hilst, Elisa Lucinda, Lygia Fagundes Telles, Viviane Mosé e Cecília Meireles.

São assim, moradoras de Jacarepaguá (Pechincha), Humaitá, Meier, Madureira, Centro de Mesquita, Região Oceânica de Niterói, São Gonçalo (Barreto e Santa Rosa). Seis mulheres negras e duas mulheres brancas²²; uma casada, uma viúva, três separadas, e três solteiras; três mulheres com filhos em idade escolar e uma cujos filhos estão na faculdade; uma mulher com Ensino Médio Incompleto, uma com Médio Completo e seis com o Ensino Superior Completo. A faixa etária varia entre 25 e 68. Seis usam ônibus para transporte diário, uma usa ônibus e metrô e outra ônibus e trem. Muito escapa a esta breve apresentação. Muito mais ainda escapa às experiências destas oito mulheres e nossas experiências móveis conjuntas. Mas mover-me com elas, por suas narrativas e sua mobilidade, ofereceu-me importantes chaves de leitura, inclusive para estas ausências.

Do mesmo modo que a etnografia alterou o percurso da pesquisa, a minha presença como observadora-participante alterou, inegavelmente, o percurso diário das sujeitas de pesquisa. Não materialmente, mas a atenção dedicada a determinados aspectos da viagem, a colocação de si no percurso ou mesmo a percepção de um tempo que passava mais rápido porque havia alguém partilhando o trajeto. Com os enquadramentos e fronteiras que são meu corpo, também modifiquei e fui modificada pelos percursos. Assim, tanto pela opção teórico-política de não reiterar o discurso impossível de distanciamento do pesquisador pretensamente neutro, quanto pela importância da observação deste deslocamento mútuo e conjunto, inseri-me posteriormente como uma nona e imprevista sujeita de pesquisa. Então, também apresento-me, pesquisadora de 29 anos, que não cresceu no Rio de Janeiro e ainda se assusta com suas distâncias, mora em Copacabana e sempre que pode se desloca de bicicleta pela cidade.

Feita a seleção, o primeiro momento da pesquisa, seguindo a dinâmica apresentada por Jíron e Imilan, consistiu em uma entrevista semiestruturada sobre a experiência de mobilidade das mulheres participantes, atentando para como elas descrevem sua mobilidade, os desafios ou facilidades desta experiência, as diferentes rotinas de mobilidade durante suas vidas, os demais participantes de suas rotinas de mobilidade (se cuidadoras ou acompanhadas), as possibilidades que lhe

²² Adotou-se a autodeclaração racial, na qual quatro mulheres se declararam negras, duas pardas e duas brancas. Mas, entendendo que a categoria parda foi criada em um esvaziamento da categoria negra, em sentido de embranquecê-la, adota-se a alocação entre mulheres brancas e mulheres negras. Contudo, por honestidade e transparência frente aos dados, indico em notas as duas mulheres que se autodeclararam pardas.

foram franqueadas ou negadas por distâncias e custos de deslocamento, a percepção deste deslocamento em suas vidas²³.

A entrevista, embora sumamente importante para entender a visão da mulher sobre sua mobilidade e a narrativa de si nesses percursos, não extingue em si a pesquisa, muito pelo contrário. O segundo momento configura-se, pois, na observação direta através da técnica de *sombreo*. O *sombreo* consiste, basicamente, em acompanhar a rotina diária da participante da pesquisa, sabendo – ela - que está sendo acompanhada. Nesta observação, documentar das formas possíveis os espaços e dinâmicas, dando especial destaque às interações significativas. Na pesquisa paradigma aqui descrita, Jíron e Imílan propõe seguir o participante da pesquisa por todo um dia em sua rotina de deslocamentos, tendo sido igualmente esta minha proposta de pesquisa.

Embora o método de *sombreo* indique acompanhar durante um mesmo dia de deslocamentos, as distâncias da cidade, os horários das sujeitas de pesquisa e a carência de transportes alteraram o plano. Para tornar a pesquisa possível, assim, realizei o *sombreo* de volta para casa primeiro, pernoitando próxima à casa das sujeitas de pesquisa, para poder realizar a parte matutina no dia seguinte. Contudo, para fluidez da narrativa, organizei os relatos como se fossem sequenciais no mesmo dia.

Como já dito, a pesquisa empírica é, aqui, indissociável das discussões teóricas, de modo que serão apresentados e discutidos conjuntamente os relatos de campo e as análises por meio deles. Para fins organizativos, tomo a liberdade de convidar cada sujeita de pesquisa para uma parte da discussão, de modo que seja possível acompanhar nossos percursos, nem sempre óbvios. Assim, a estrutura do trabalho se dará a partir da apresentação de um relato do campo com cada uma das sujeitas de pesquisa inaugurando e norteando as ponderações teóricas nos títulos e subtítulos dos capítulos. Como toda compartimentação reserva, também, uma certa arbitrariedade, há mais em cada trajetória que o que será imediatamente apontado. Todos estes caminhos que se cruzam voltarão, pois, ao longo da discussão.

²³ A entrevista em si, como aponta Charles Briggs, é uma forma de interação social, não podendo ser encarada, como muitas vezes o é dentro do campo jurídico, como uma via de mão única entre perguntas e respostas. Muito embora haja um roteiro de questionamentos a serem levados na coleta de dados, a dinâmica da interação é dada em seu momento, e a entrevistadora é também participante. Assim, as entrevistas foram feitas a partir do roteiro indicado, porém com atenção para as dinâmicas interacionais presentes. BRIGGS, Charles *Learning how to ask* apud ²³BLOMMAERT, J. e DONG, J. *op. cit.*

Apresento a pesquisa empírica a partir de narrativas em primeira pessoa, assumindo minha voz como pesquisadora participante. Assumo-a, assim, para nem incidir na perigosa tentativa de representar e falar *pelas* sujeitas de pesquisa que falam muito bem por si só, nem me colocar como falsamente transparente que empresta seu texto para a fala delas, o que sempre implica recortes e leituras prévias²⁴. Nesta tentativa de pesquisar *sobre, para e com*²⁵, a apresentação da pesquisa empírica foi construída como uma observação e diálogo, então, tanto por honestidade intelectual quanto por posicionamento teórico-político, só posso apresentá-la assim. O que eu, enquanto pesquisadora e carregada de todos os marcadores que me constituem, vi, ouvi e pensei nas conversas-caminhos que foram traçados com Cecília, Elisa, Hilda, Viviane, Conceição, Lygia, Carolina e Clarice.

Assim, retomando as duas “possibilidades de início de trabalho” por tudo exposto entendendo que as duas propostas não começam o mesmo trabalho, mas que da escala corporal é possível se desestabilizar e repensar a escala estrutural. Esta metodologia norteadora parte, assim, dessa escala, na etnografia e nas entrevistas para lê-las com olhos jurídicos e teóricos. Parte da mobilidade de

²⁴ Partilho, aqui, da crítica de Gayatri Spivak à impossível opacidade do intelectual que pretende representar qualquer voz além da sua como se pudesse se colocar fora da operação através da reprodução. Reproduzir em termos hegemônicos, utilizando a nomenclatura da autora, já modifica a fala e impossibilita a escuta. É necessário, ao contrário, reconhecer a própria gramática, do intelectual, para falar dentro dela. Nos termos da presente pesquisa, reconhecer meu olhar e voz na percepção da mobilidade das sujeitas de pesquisa, para, não falando por elas nem tão somente delas, mas do movimento conjunto, construir os alicerces da análise. Ref: SPIVAK, C. Gayatri, 1942 - “*Pode o subalterno falar?*” / Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010

²⁵ Embora muitas autoras tratem do tema, tomo aqui emprestado o vocabulário da analista do discurso Deborah Cameron em um texto sobre ética em pesquisa. Como pontuam Cameron et al., qualquer pesquisadora em campo precisa estar atenta às relações de poder inerentes às interações sociais. Neste sentido, propões três quadros teóricos possíveis que representam as relações entre pesquisadores e participantes da pesquisa. A primeira, dentro de um paradigma “ético” corrobora uma visão de pesquisador como observador externo frente a um informante-objeto de pesquisa. É a pesquisa sobre uma situação social. Já dentro de uma lógica que as autoras nomeiam de “advocacy” a pesquisadora assume um lugar de comprometimento com a melhoria daquilo que enxerga como problema de pesquisa, combinando uma pesquisa sobre com uma pesquisa para uma situação social. O problema, aqui, para as autoras e também para mim, é que pesquisa para segue afirmando uma posição de poder prévia, um lugar em que se pode ajudar, mas não construir conjuntamente. Em um último quadro que elas intitulam “empoderamento” (sendo um texto do início dos anos 1990, não com as mesmas tintas que assumiu recentemente) as autoras propõem suplantar a ética que se tem em relação aos objetos de pesquisa assumindo que todo processo é feito de interrelações. E também não corroborar uma ideia de pesquisador que detém o conhecimento e ajuda seu objeto, mas perceber a flutuação dos papéis e a agência dos sujeitos que participam da pesquisa na sua própria realidade social. Assim, fazer pesquisa sobre e para, mas principalmente com os sujeitos da situação social. CAMERON, Deborah et al. « Ethics, advocacy and empowerment :issues of method in researching language”. In: *Language & Communication*, Vol 13, n 2.

sujeitas de pesquisa para deslocar o sujeito da mobilidade em todos os seus enquadramentos.

Por fim, para embarcarmos de vez nesta viagem, duas ponderações sobre o espaço e o tempo da pesquisa. Como já dito, a pesquisa empírica se deu na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sem nenhuma pretensão descritiva ou estatística sobre esta região, mas de evidenciar outras rotas e recortes de seus fluxos. Durante o trabalho aponto, sempre que necessário ou cabível, as características socio-históricas da constituição geográfica do Rio de Janeiro, de modo a situar a discussão. Para o espaço, como para os corpos, todas as discussões são situadas. Contudo, da mesma forma que proponho partir da escala corporal para tensionar a escala estrutural, a localização geográfica da pesquisa na região metropolitana fluminense não a circunscreve como unicamente a esta relacionada. Ao contrário, a partir de seus achados e mesmo falhas, espero poder traçar pontes para discussões em outras localizações geográficas e constituições históricas.

Quanto à temporalidade, realizei a primeira pesquisa de campo cinco dias depois da execução da vereadora Marielle Franco e a última no dia seguinte ao incêndio do Museu Nacional na Quinta da Boa Vista, de março a agosto de 2018, em meio a uma intervenção federal no estado do Rio de Janeiro. Destaco, aqui, esta temporalidade de maneira pouco ortodoxa para já pontuar uma das principais características dos deslocamentos precários nas grandes metrópoles: não importa o que aconteça, às cinco da manhã quem precisa parte para o trabalho. É nesse horário, inclusive, que começa esta viagem-dissertação. Às cinco da manhã, em Mesquita.

2

Onde (não) vou – direito à cidade nos desenhos da metrópole

O ponto de partida desta viagem é a localização da discussão jurídica urbana através e conjuntamente a uma perspectiva generificada e racializada. Onde se vai e onde não se vai, antes de qualquer coisa, depende do espaço do qual se fala. Para tanto, inicialmente apresentarei as trajetórias conceituais, de luta social e de posituação do direito à cidade. Posteriormente, passo ao desenho de metrópole, tensionando suas centralidades pelos deslocamentos de mulheres. Por fim, espacializando a discussão, penso nos direitos na cidade e nesta cidade costurados pelos trânsitos de mulheres.

2.1

Direito à cidade - lutas sociais e disputas jurídicas

Cecília

5h55 da manhã de uma quarta-feira na estação de trem de Mesquita. Enquanto aguardo Cecília e sua filha, Rosa, reparo quantas mulheres se esperam e se encontram na estação. Entre frases de “pensei que hoje você perdia o de 6h” e “nossa, hoje até tive que trazer o café para comer aqui?” as redes se evidenciam. “Te espero? Você consegue chegar para esse? Se cuida”

O trem chega às 6h já com bastante gente. Conseguimos um lugar em pé em frente a uma fileira de bancos. Cecília protege Rosa com o próprio corpo do resto do fluxo do vagão e, mesmo em pé, Rosa dormita apoiada nos braços da mãe. Quanto mais o trem enche, mais Cecília faz força para não passar para Rosa os impactos da viagem. Me explica que normalmente nos trens velhos elas tentam ir nos últimos vagões, para evitar pessoas passando. Cecília me conta também que há alguns dias perderam a hora porque Rosa não queria sair da cama e tiveram que pegar o trem seguinte, mas vieram tão esmagadas que agora é a própria Rosa que controla o horário. Rosa viaja atenta às estações e às pessoas que levantam. Quando o primeiro lugar próximo fica vago, senta-se e imediatamente dorme.

Saltamos na estação de São Cristóvão para pegar o ônibus para a Lagoa. O primeiro já está cheio, então entramos na fila para o seguinte. Rosa corre para entrar pela parte de trás e guardar lugar para mim e Cecília. O ponto na Lagoa é quase em frente à escola. Atravessamos a rua no sinal e esperamos na fila junto a outras mães a abertura dos portões. Depois que Rosa entra na escola, eu e Cecília andamos por quinze minutos até o ponto para a Gávea.

Cecília agora, sem Rosa, não se preocupa com os sinais abertos. Pegamos o primeiro ônibus, sem ar condicionado. Passamos em pé o rápido percurso, conversando sobre o pai de Rosa, que não anda respondendo as mensagens da

menina, sobre o pai de Cecília, que foi embora quando ela era criança, sobre meu pai, que vi pessoalmente poucas vezes na vida. Saltamos em frente ao trabalho de Cecília quase 8h, atravessamos a rua e encontramos uma amiga, a quem ela me apresenta dizendo: - Essa é a Mariana, que está sendo eu hoje.

Cecília passa o dia entre trabalho e estudo na Gávea, onde um transporte escolar deixa Rosa no meio da tarde. Quando não tem carona até metade do caminho, Cecília não espera nem o final da aula e sai às 20h45. Vamos andando até o ponto, em frente ao Miguel Couto, equilibrando as várias bolsas com que Cecília traz comidas para vender nos intervalos. Rosa está sonolenta, estava dormindo na aula da mãe, mas Cecília a apressa enquanto andamos cerca de 10 minutos. Quando cruzamos o último sinal Cecília já vê o ônibus e pede que todas corram.

Rosa vai para porta de trás e Cecília fica esperando que a menina entre e sente para entrarmos também. Quando Cecília senta ao seu lado, Rosa deita no colo da mãe e imediatamente dorme. Cecília diz que nessas horas de cansaço a vontade de desistir é grande, mas já está terminando a faculdade. O ônibus vazio vai lentamente enchendo. Cecília me explica que temos que correr quando saltarmos dele para pegar o trem expresso. Se pegarmos o expresso às 22h10 ela está em casa. Mas se pegarmos o parador, só às 23h20. E nem sempre tem lugar para sentar no trem. Vai falando sobre os lugares onde passamos enquanto faz carinho em Rosa, que dorme, e busca amortecer os impactos das curvas e freadas.

Pouco antes do ponto em São Cristóvão, Cecília acorda delicadamente Rosa. Não estamos ainda atrasadas enquanto subimos as escadas da estação, ela garante. Mas quando nos aproximamos da plataforma o trem expresso se aproxima. Cecília nota que só tem lugar na frente “Vamos correr”. Conseguimos pegar o primeiro vagão e Rosa senta no colo de Cecília para dormir. Cecília diz como o horário é ingrato para a filha. Mas que ela mesma não consegue dormir. Nem estudar. Ao menos hoje tem companhia para conversar. Vamos trocando sobre as dificuldades do final de faculdade, mas nas estações perto de casa o cansaço quase a impede de falar. Só cuida de Rosa, que acorda com dor de garganta e reclama do ar forte do trem. Chegamos às 22h15.” Ô sorte”

A cidade que nos constitui e a cidade que somos são desenhadas por caminhos sobrepostos. Os caminhos de Cecília e Rosa forjam uma cidade, e os corpos de Cecília e Rosa são por eles também significados, marcados, limitados. A cidade que nos constitui estabelece suas linhas não só por muros - literais e metafóricos - mas por seus fluxos em nós. Os meus caminhos junto aos caminhos de Cecília e Rosa forjam outra cidade e incidem no meu corpo, evidenciando fronteiras e distâncias, mesmo quando há confluências. Transitar uma cidade, constituir cidades neste trânsito, passa por como posicionamos nossos corpos para e por cada percurso, pelos assuntos que nos aproximam e fronteiras que nos distanciam.

O direito à cidade, a qual cidade se desenha por e para nossos corpos, é atravessado por sermos mulheres, por Cecília ser uma mulher negra¹ de 37 anos, moradora de Mesquita, por eu ser uma mulher branca de 29 anos, moradora de Copacabana, por Rosa ser uma menina negra de 8 anos, que não queria ter trocado a escola de seu bairro pela da Lagoa – que sua mãe lhe disse que é bem melhor – para continuar estudando com suas vizinhas. Todo vocabulário de transporte, que nos possibilita ou limita o trânsito por essas vias tão constitutivas, o “onde chegar” em termos de educação, lazer, saúde, o “como chegar” nos mesmos termos, é atravessado igualmente por nossos indelévels marcadores sociais, nosso gênero, nossa raça, nossa classe. Pensar no direito à mobilidade requer, assim, situar os marcos conceituais e normativos que circundam a questão e sua relação com a constituição de direitos e do espaço.

Para o início desta viagem, assim, situo conceitualmente o direito à cidade e, traçando breves considerações sobre sua trajetória de posituação, busco pensá-lo a partir da cidade de Cecília e Rosa, a partir das lentes de gênero e raça propostas. O direito à cidade, enquanto conceito, surge na obra do sociólogo francês Henri Lefebvre, no bojo e em profunda relação com os movimentos contestadores da década de 1960 francesa. Tanto pelo engajamento direto do autor com eventos políticos essenciais para a genealogia do maio de 1968 parisiense quanto pelo caráter da obra como chamamento à luta, o conceito de direito à cidade é inseparável de sua gênese política².

Em sua análise, Lefebvre retoma o surgimento da sociedade industrial para pensar o fenômeno urbano, localizando especialmente a mudança de relações vivenciadas pelas populações citadinas nestes redesenhos econômicos. A cidade, assim, longe de poder ser vista em uma continuidade histórica ilusória, estaria em constante transformação em razão dos processos globais. Mas, apesar de ser o Estado o organizar burocrático destes processos e pretenda-se organizador dos espaços urbanos, é na práxis que a cidade acontece.

A denúncia de Lefebvre liga-se umbilicalmente à sua proposta conceitual. Ao pontuar como as transformações econômicas e espaciais do desenvolvimento

¹ Cecília se autoidentificou parda. Como explicado na introdução, não se adotará a categoria parda no presente trabalho, explicitando nesta nota para fins de honestidade à identificação da participante da pesquisa.

² COSTES, Laurence « Le Droit à la ville de Henri Lefebvre : quel héritage politique et scientifique ? », *Espaces et sociétés*. n° 140-141, vol 1, 2010/1

capitalista cerceiam a possibilidade de a população viver e significar o espaço cotidiano, o autor reivindica esta possibilidade como central para a concretização da vida urbana. Cria, assim, uma diferencia substancial em sua obra, a diferença entre *habitat* e *habitar*. *Habitat*, para o autor, é meramente o local onde se vive, um local arbitrário com o qual não se tem laços anteriores e que a dinâmica econômica não permite vivenciar e significar em experiências cotidianas próprias. *Habitar*, ao contrário, é a efetiva vivência e significação do espaço vivido. Não à toa o espaço cotidiano tem uma experiência fulcral na obra de Lefebvre, é nele que a cidade acontece, que o direito à cidade pode se concretizar.

O direito à cidade, assim, é o direito a *habitar*, habitá-la e a reinventar nessa vida cotidiana³. A denúncia do modelo vigente de urbanização como um modelo calcado na absorção de excedentes capitalistas pelo esvaziamento do centro urbano demonstrou a relação entre a expansão física urbana e um projeto rentável de exclusão da população trabalhadora do centro da cidade, ao mesmo tempo que se vendia a ela habitações longe deste centro⁴. A denúncia de Lefebvre, então, é justamente que o direito à cidade de Cecília e Rosa é diretamente afetado pela organização industrial da cidade que, separando radical e funcionalmente bairros e regiões, fragmenta sua vivência de espaços de tal maneira que torna difícil deles se apropriar mesmo na vivência reiterada.

O direito à cidade de Cecília e Rosa é colocado em xeque quando elas moram em uma cidade da qual saem todo dia às 6h e voltam às 23h, como o direito de toda uma população pendular violentamente cerceada em sua vivência do espaço cotidiano. Assim, o direito à cidade tem um aspecto necessariamente coletivo em sua crítica ao projeto excludente da cidade industrial. Como pontua David Harvey, também a partir da obra de Lefebvre, mas bem posteriormente, o direito à cidade é o direito a mudar e reinventar a cidade. Não de maneira individual, bem ao contrário, mas coletiva e conjuntamente⁵.

A concepção do direito a mudar e reinventar a cidade levou, igualmente, à percepção do planejamento urbano como um projeto político excludente das camadas de baixa renda. Esta desconstrução do mito do planejamento urbano como

³ LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. op.cit.

⁴ HARVEY, David. *Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014. pp.27-63.

⁵ *idem*

imparcial, revelando-se, ao contrário, um projeto específico de segregação socioespacial, está no âmago do surgimento dos movimentos de Reforma Urbana⁶.

O Movimento da Reforma Urbana fortaleceu-se no Brasil na década de 1980, década de profunda movimentação política, pelo desmonte do estado militar e organizações para assembleia constituinte, e de críticas ao modelo urbano que se firmava. Sobretudo nos centros econômicos do centro-sul, as migrações massivas de população rural reiteravam a organização segregada das cidades em seu crescimento horizontal. A necessidade urgente de pensar outros moldes de cidade encontrou no conceito de Lefebvre uma expressão fundamental de luta, tornando-se um dos motes do Movimento Nacional pela Reforma Urbana⁷.

A luta social em tempos de constituinte traduziu-se, igualmente, na luta pela positivação deste direito, levando à constituinte a Emenda Popular pela Reforma Urbana, com cerca de 200.000 assinaturas⁸. Graças a ampla movimentação popular, assim, foram garantidas no texto constitucional, no capítulo dedicado à Política Urbana, a função social da cidade e da propriedade.⁹ Tal capítulo, contudo, trazia consideravelmente recortada a proposta levada pelos movimentos sociais e dependia, de maneira substancial, de legislação infraconstitucional que ainda demoraria muitos anos e muita luta a vir.¹⁰

À mesma época, foi realizado o primeiro encontro do Fórum Nacional pela Reforma Urbana, que atuaria de maneira constante na luta posterior não só pela positivação infraconstitucional, mas pela real efetivação do direito à cidade. A previsão constitucional de uma legislação que regresse diretamente a questão urbana e a demanda social pela positivação expressa do direito à cidade esperariam ainda 11 anos de batalhas sociais e legislativas para a promulgação do Estatuto da Cidade (Lei 10.527/01). Até ser bruscamente alterado no bojo da guinada

⁶ ALFONSIN, Bethânia. ALFONSIN, Betânia de Moraes. “Cidade para todos/Cidade para todas – Vendo a cidade através do olhar das Mulheres” in ALFONSIN, Betânia de Moraes & FERNANDES, Edésio (orgs.) *Direito Urbanístico: estudos brasileiros e internacionais*. Belo Horizonte: Del Rey, 2009.

⁷ FERNANDES, Edésio. A nova ordem jurídico-urbanística no Brasil. In ALFONSIN, Betânia; FERNANDES, Edésio (orgs.). *Direito urbanístico: estudos brasileiros e internacionais*. op.cit

⁸ GRAZIA DE GRAZIA. Reforma Urbana e Estatuto da Cidade. in RIBEIRO, Luis César; CARDOSO, Adauto Lúcio. *Reforma Urbana e gestão democrática*. Rio de Janeiro: Revan/FASE, 2003

⁹ ALFONSIN et ali *Das ruas de Paris a Quito: o direito à cidade na nova agenda urbana - Habitat III. Revista de Direito da Cidade. Revista de Direito da Cidade*. Vol 9, n 3

¹⁰ FERNANDES, Edésio. A nova ordem jurídico-urbanística no Brasil. In ALFONSIN, Betânia; FERNANDES, Edésio (orgs.). *Direito urbanístico: estudos brasileiros e internacionais*. op.cit

conservadora no Brasil a partir de 2016, o Estatuto da Cidade era modelo internacional de legislação urbanística¹¹.

Dada sua importância e a atividade constante, o Fórum Nacional para Reforma Urbana foi essencial também para a positivação internacional do direito à cidade. Em especial a *Carta Mundial pelo Direito à Cidade*, apresentada no II Fórum Social Mundial, em Porto Alegre (2002), configurou-se como um marco e plataforma de luta da sociedade civil pelo direito à cidade nos mais variados contextos globais. Por fim, em 2016, na conferência da UN-Habitat em Quito, conferência que acontece a cada 20 anos¹², o direito à cidade foi colocado na Nova Agenda Urbana da Organização das Nações Unidas, reconhecimento dado através de profunda articulação nos anos que antecederam a conferência¹³.

As vitórias no *front* da positivação, contudo, foram acompanhadas por uma acirrada e constante disputa em torno dos significados e implicações deste direito à cidade. Projetos neoliberais de organização urbana igualmente apropriaram-se do vocabulário, muito embora sejam em suas megaconstruções e barreiras em tudo avessas ao sentido clássico lefebvriano¹⁴. Mesmo no ordenamento brasileiro, no

¹¹ Muitas das quais reunidas na extinção recente do Ministério das Cidades. Para tanto, ver: Nota em defesa de uma política urbana de efetivação do direito à cidade. <http://observatoriodasmegacidades.net.br/wp/nota-em-defesa-de-uma-politica-urbana-de-efetivacao-do-direito-cidade/>

¹² “Desde 1976 as Nações Unidas realizam, a cada 20 anos, uma conferência a fim de pactuar uma agenda urbana a ser observada pelos países membro pelo ciclo de duas décadas seguinte à realização do evento. A Conferência HABITAT I aconteceu em Vancouver, em 1976; a HABITAT II aconteceu em Istambul, na Turquia, em 1996 e, finalmente, a HABITAT III - Conferência das Nações Unidas sobre habitação e desenvolvimento sustentável, ocorreu em Quito, no Equador, em outubro de 2016. Em cada uma dessas conferências, um tema chave para o Desenvolvimento Urbano vertebrou os debates e os documentos que resultaram de cada uma delas refletiram, sempre, os contextos históricos, o padrão de urbanização e o grau de evolução da compreensão sobre o fenômeno do desenvolvimento urbano correspondente ao período em que o evento se realizava(...). As conferências foram tradicionalmente acompanhadas por intensa mobilização da sociedade civil a nível global. Movimentos sociais, entidades preocupadas com questões como urbanismo, sustentabilidade e direitos humanos foram atores presentes em todas as Conferências HABITAT, tanto que são credenciadas para acompanhar o evento, podendo, inclusive, propor uma agenda de debates paralela ao evento oficial⁹. Na Conferência de 2016 uma das articulações mais importantes, ao longo do processo preparatório, foi aquela conduzida pela "Plataforma Global pelo direito à cidade¹⁰", que congregou, internacionalmente, as diversas entidades e agremiações sociais que participaram do processo de construção internacional do direito à cidade, no qual a elaboração da "Carta Mundial pelo direito à cidade" foi um momento chave. O objetivo de tal articulação era incluir, na nova agenda urbana, o direito à cidade, reconhecido como um novo direito humano dos habitantes das cidades.” ALFONSIN et al. Das ruas de Paris a Quito: o direito à cidade na nova agenda urbana - Habitat III. op.cit. p 1215-1216

¹³ ALFONSIN et al. Das ruas de Paris a Quito: o direito à cidade na nova agenda urbana - Habitat III”. op.cit

¹⁴ HARVEY, David. “O direito à cidade” in *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

qual foi positivado junto a uma principiologia de participação popular e gestão coletiva, o direito à cidade, muitas vezes, tem seu alcance limitado por uma lógica individual e individualista de garantia de direitos¹⁵.

Não obstante a relevância da crítica à impossibilidade de redução do direito à cidade às demandas jurídicas que cabem na positivação de um conceito, tampouco se pode ignorar a utilidade do marco regulatório para determinados momentos da luta social. Se o direito a imaginar e inventar a cidade não cabe em uma estrutura legal, os aspectos pontuais de possibilidade de vida na cidade podem se valer do vocabulário jurídico para pressão e efetivação.

Neste sentido, como aponta Guimarães, a defesa do direito à cidade como um direito fundamental potencializa – ou pode potencializar – a demanda por uma estrutura jurídica mínima para garantia dos demais direitos trazidos no Estatuto da Cidade. E, embora seja sempre complexo se encarar um direito difuso em um paradigma jurídico individualista, a afirmação de sua fundamentalidade nestes termos é, também, uma das batalhas a se travar¹⁶.

Não é objeto deste estudo a continuidade da profícua e, provavelmente, interminável, da discussão sobre a validade ou não da disputa de instrumentos jurídicos para luta social, mas pode-se apontar neste sentido tanto um evidente aumento de importância do direito à cidade no vocabulário jurídico, inclusive internacional, quanto um perigoso distanciamento deste direito à cidade de seu sentido político.

Frente a tal diagnóstico, de maneira simplista, se pode advogar tanto pela necessária disputa política do direito à cidade dentro da estrutura legal para ampliar a dimensão social de seus pleitos jurídicos quanto, em sentido oposto, resgatar a conotação inicial de luta social e antissistêmica do direito à cidade afastando-o de seu correlato legal que anda dominando o debate. Em qualquer das duas trincheiras que se eleja, a crítica ao apartar do caráter político pelo conceito legislado parece consensual - e o alvo último para necessário assalto.

Este enclausuramento jurídico que distancia o direito à cidade de seu caráter mais vivido dá, também, pistas da necessidade de (re)leitura a partir da lente do

¹⁵ *idem*.

¹⁶ GUIMARÃES, Virgínia Totti; PILATTI, Adriano. *Direito à cidade, comuns urbanos e privatização de espaços públicos na Cidade do Rio de Janeiro: os casos da Marina da Glória e do Campo de Golfe Olímpico*. Rio de Janeiro, 2016. 275p. Tese de Doutorado – Departamento de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

gênero. Ana Maria Montoya, ao apontar certa carência temática no direito à cidade quanto a gênero resgata o próprio Lefebvre para perceber dentro da valorização da vida cotidiana na cidade, temas que têm passado ao largo da construção de políticas públicas “neutras”. Reiterando a proposição de “fazer da cidade a nossa casa”, inverte o sinal normalmente dado. Não é (só) habitar na cidade, mas tornar públicas as tarefas do lar.¹⁷

Neste mesmo sentido, Zaída Muxí et ali, ao proporem o que traria a perspectiva de gênero ao urbanismo, pontuam que tal não significa opor uma cidade para homens e outra para mulheres, mas repensar essa cidade considerando todas as suas escalas de análise¹⁸. O que, de fato, já está é proposto, ou talvez seria mesmo a proposta do direito à cidade conforme o formulou Henri Lefebvre.

Do mesmo modo que Lefebvre remonta ao surgimento da sociedade urbana para entender a cidade, retomar à organização generificada dos papéis no curso da constituição da cidade industrial auxilia a mapear as vivências não evidenciadas normalmente pela compreensão predominante de urbano. O ponto aqui é que aplicar uma perspectiva de gênero passa, sobretudo, por evidenciar a atuação e demandas femininas nas várias dimensões do urbano o que, conquanto esteja contido na ideia do direito à cidade, não consegue ser feito senão com uma significação consciente dessa hierarquia. Em outras palavras, incorporar o gênero como categoria dentro do direito à cidade é, reconhecendo as relações de poder em jogo, dar relevo para a vivência de mulheres na cidade.

A cidade de Lefebvre já é, evidentemente, uma cidade com gênero, com gêneros, que se entrecruzam e modificam (n)o espaço urbano. Contudo, a falsa neutralidade das categorias universais tende a invisibilizar e desconsiderar justamente as experiências do vivido pelas mulheres na construção de cidade. É necessário, pois, aqui nos somando a Muxí et ali novamente, adaptar a metodologia do pensamento para levar em conta a experiência de mulheres, refinar as escalas de análise para alcançar as vidas que transbordam das estatísticas, partir do plano mais particular para o geral, e sempre retornar ao local para verificar qualquer quantificação ou generalização.

¹⁷ MONTTOYA, Ana Milena. “Mujeres derechos y ciudad: apuntes para la construcción de um estado del arte desde el pensamiento y la teoría feminista”

¹⁸ MUXÍ, Zaida; et al.” ¿Qué Aporta la Perspectiva de Género al Urbanismo?”. *Revista Feminismo/s, Alicante*, n.17, p.105-129, 2011

Pensem aqui na cidade de Cecília, que tampouco pode ser considerada sem a de Rosa, dependente e constitutiva da dela. Sendo os deslocamentos feitos por ambas muito cedo ou muito tarde, Rosa dorme em todos os momentos possíveis neles, enquanto Cecília cuida. Ao entrar no ônibus primeiro, Rosa sempre guarda o lugar da mãe e, assim que pode, dorme em seu colo. No trem de manhã, quando normalmente não conseguem sentar, Cecília cria com seu corpo uma separação entre Rosa e o resto dos passageiros, enquanto a menina se divide entre dormir apoiada no braço da mãe, que firma ambas no vagão, e brincar com esse braço. O tempo de Cecília no transporte não é, então, em sua maioria, um tempo definido a partir de seus próprios termos, mas em termos e mesmo tempos de cuidado.

Cecília: Exatamente. Não tem. Não tem essa opção [de escolher o horário]. Porque todo dia é tudo tão assim. Exemplo: como a minha filha pega sete e meia na escola eu gostaria de, tem dia que eu gostaria de dormir até mais tarde que ela entrasse mais tarde, mas isso não tem outra opção, porque tem regras, então você tem que respeitar as regras, mas eu gostaria muito de fazer isso. Hoje foi um dia que eu pensei assim “ai meu Deus, como eu podia ficar na cama até mais tarde, negociava o horário do estágio.” Mas aí você pensa: não, a escola da Rosa.

Como pontua Villagrán, a apreensão da cidade em “estado de alerta” influencia na forma como se a transita e se habita esse espaço¹⁹. Um estado de alerta sobre si e sobre outra, no caso, Rosa, situa o corpo de Cecília em uma atenção redobrada sobre cada um dos passos e decisões de uso do espaço. E do tempo. Retomando a ideia de gênero como uma forma de gestão do espaço-tempo na configuração da cidade, a sobrecarga das tarefas parentais demonstra-se em uma concepção inegociável da organização temporal. Não há possibilidade de arranjo na forma como Cecília descreve sua rotina, porque há Rosa, e a partir de suas mobilidades e necessidades tudo encadeia-se de maneira inescapável.

O tempo imposto de deslocamento de ambas não só já é, por essa definição, um espaço de exercício da maternidade, mas também é um tempo aproveitado, quando possível, para cuidado e troca. No dia em que viajei com elas Rosa tinha uma prova, então a partir do momento que acordou Cecília e ela foram repassando a matéria e todas as instruções para fazer um bom teste. Até recentemente Rosa estudava perto da casa de ambas, mas Cecília preferiu mudá-la de colégio quando

¹⁹ VILLAGRAN, Paula Soto. “Diferencias de Género em la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres em el Metro de la ciudad de México” in *Transporte y Territorio*. N 16, Buenos Aires, 2017.

a oportunidade surgiu por considerar o colégio melhor e para estar perto dela durante o dia, para o caso de qualquer emergência.

Assim, a cidade de Cecília se configura em relação a Rosa e isso configura também as cidades a que Rosa acessa e pelas quais viaja. E como viaja. Se as dinâmicas de interação dentro dos transportes podem, como diz, novamente, Villagrán, ser descritas em termos de “coreografias espaciais”²⁰, Cecília e Rosa o fazem em dueto diário, orquestrado pelo tempo do trem que ainda é possível entrar e pela busca de um lugar juntas no ônibus para dormir, repassar o dever ou só estarem juntas.

Essa vivência do tempo de deslocamento como um tempo vivido faz autores como Barbosa pensarem em uma equivalência entre o *habitar* de Lefebvre e o *transitar* como a apropriação do espaço-tempo dos trânsitos na configuração de um direito à mobilidade. Voltarei a esta potente ponderação no próximo capítulo, quando discuto direito ao transporte rumo a uma conceituação do direito à mobilidade.

Mas antes, para seguir materializando direitos e cidade, é preciso pontuar que, mesmo que Cecília e Rosa chegassem de Mesquita à Lagoa com custos mais baixos, tanto financeiros quanto tempo-socialmente, continuaria se não colocando em questão porque a melhor escola para Rosa é na Zona Sul do Rio de Janeiro, e não a escola de bairro na qual estudava antes. Esta discussão já é outra parada desta viagem. É necessário ampliar o mapa e convidar mais gente para o percurso.

2.2

As metrópoles fazem gênero - desenho urbano nos deslocamentos de mulheres

Elisa

Elisa cumprimenta todo mundo que encontra no caminho. Seja quando sai de casa, às 7h30, seja quando chega, quase meia-noite. Encontrei Elisa na porta da vila onde mora, no Humaitá, um pouco depois de 7h30. Ela saiu reclamando do atraso das filhas para se arrumarem e, enquanto corria com a mais nova pela mão até o sinal, tenta verificar se a mais velha já saiu pelo portão. A menina me mostra

²⁰ O conceito, de fato, é de Seaman, mas é trazido pela autora para pensar as dinâmicas de mulheres em estado de alerta desviando de possíveis situações de assédio. VILLAGRAN, Paula Soto. “Diferencias de Género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la ciudad de México” in *Transporte y Territorio*. N 16, Buenos Aires, 2017

a escola do outro lado da rua “É aquela do portão colorido”. Quer atravessar correndo, mas Elisa não deixa. Esperamos o sinal, mas quando acabamos de cruzar a rua solta a mão e diz “Agora é pernas pra que te quero, vai”. Esperamos ter certeza que ela chegou antes de fecharem os portões e cruzamos a rua de volta, sem aguardar o sinal, em direção ao ponto de ônibus.

Esperamos no ponto que passe o 410, mas quando passa outro na mesma direção Elisa hesita. Decide esperar pois o outro não a deixa tão perto do trabalho, e não queria ter que andar hoje. Me conta como anda tendo problemas com a filha mais velha, que não quer ir para escola nem a ajuda com as funções de casa. O ônibus demora e Elisa começa a ficar inquieta. Arrepende-se por não ter pego o outro ônibus. Não queria se atrasar, mas está tão cansada para andar. Finalmente chega o ônibus e Elisa respira aliviada por hoje não ter trânsito.

Na volta, no entanto, não há escolha possível. Elisa sai do trabalho 23h15. A única opção próxima é o ônibus do metrô. Vamos andando rapidamente até ele enquanto ela me conta que, quando o perde, a vida fica bem complicada. Já tomou uma corrida de uns moleques tentando andar até outro ponto. Prefere tentar se juntar a outras pessoas que também tenham perdido o ônibus. Chove bastante quando o alcançamos. Somos as únicas nele esta noite. Elisa me conta que isso acontece com frequência, às vezes segue sozinha até o Jardim Botânico.

O celular agora é um parceiro constante da viagem. Elisa me explica que as filhas sabem exatamente os horários dela e se preocupam com qualquer atraso. Ai dela se deixar ele descarregado na volta. Saltamos ainda sob forte chuva e Elisa reclama como sempre esquece o guarda-chuva. Mas me garante que é perto, o único problema é atravessar com os sinais parados depois das 23h. Enquanto esperamos um ônibus passa próximo à calçada fazendo onda.

Atravessamos correndo e chegamos à rua bem iluminada do outro lado. Há poucas pessoas na rua, mas Elisa conhece todas. Diz que todo mundo se cuida ali e reclama que pelo visto não vão recolher o lixo hoje. Nos despedimos perto de meia noite, quando Elisa entra na vila ponderando que hoje o cachorro que se contenta com andar bem pouco, porque ela odeia chuva.

Elisa é uma mulher negra, mãe solo, que se divide em múltiplos trabalhos para sustentar a casa. Elisa tem 40 anos e trabalha como manicure e ascensorista, mora no Humaitá há vários anos, sempre na mesma vila. Uma vila, aliás, que é quase uma família, como conta, sempre a ajudando na criação das duas filhas, uma de 13 e uma de 9. Elisa trabalha nos dias da semana na Gávea, mas nos finais de semana vai à casa de várias clientes em locais esparsos pela cidade.

Elisa mora na Zona Sul, uma das regiões de mais altos índices de qualidade de vida do Rio de Janeiro²¹. Elisa mora *perto* do trabalho, suas filhas estudam *perto*

²¹ A Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro congrega os bairros de maior índice de qualidade de vida e de concentração de renda, como Botafogo, Humaitá, Copacabana, Ipanema, Leblon, Gávea e Jardim Botânico. Também reúne a maior parte dos pontos turísticos e investimentos em equipamentos urbanos na cidade. Por tanto, é espaço de moradia mais caro e recebe grande fluxo de empregos. http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2394_%C3%8Dndice%20de%20Desenvolvimento%20Social_IDS.pdf

de casa, o que não a isenta de ter de atravessar muitas distâncias físicas diárias. Mas, o que faz e o que significa esse “perto”? Ou, voltando ao final do ponto anterior, o que nos diz o desenho urbano sobre a escola de Rosa ser tão longe de casa? O que isto implica nos percursos constitutivos da cidade? Cruzar, aqui, os caminhos de Cecília e Elisa, possibilita pensar na organização das centralidades urbanas a partir dos deslocamentos de mulheres, em outro olhar para os fluxos que configuram a cidade.

A organização corrente das metrópoles assume a existência de determinados espaços como centro econômicos onde estão os principais e mais numerosos postos de trabalho. A malha de transportes, assim, é organizada, sobretudo, para realizar o trânsito entre áreas de moradia massiva da população e as áreas de concentração de empregos. Tal estruturação, em si, normaliza um pressuposto espacial sobre colocação de postos bem remunerados de trabalho. Mas, ainda, quantos outros trajetos a estrutura metropolitana impõe que não estão pensados nesta crítica? E ainda, o “perto” é igualmente “perto” para todas?

A segregação racial da cidade não é, evidentemente, só física, muito embora seja marcante a concentração de pessoas brancas em áreas de alta renda e pessoas negras em áreas de baixa renda. Mas, mesmo pessoas negras que moram perto de áreas centrais têm distâncias e caminhos aumentados²². O perto físico, olhado através de uma lente de raça e gênero, não é tão perto assim, e dita onde se vai e onde não se vai nas várias cidades da metrópole. Para percorrer mais propriamente as longas distâncias metropolitanas com Elisa e Cecília, contudo, é necessária breve parada na conceituação do tema.

Acompanhando aqui o conceito da geógrafa Sandra Lencioni, a metropolização é um processo que acentua a fragmentação do espaço e altera a

²² Note-se, aliás, que a região metropolitana do Rio de Janeiro possui a segunda maior média de tempo de deslocamento casa-trabalho entre as regiões metropolitanas do país pelo Censo de 2010, e que, separando tal tempo de mobilidade por raça, classe e gênero, pessoas negras passam mais tempo em transportes que pessoas brancas no deslocamento casa-trabalho, homens mais tempo que mulheres e quanto menor o ingresso econômico maior o tempo de deslocamento igualmente. Analisando tais dados em uma perspectiva comparativa entre 1992 até 2010, contudo, Pero e Stefanelli percebem como as diferenças entre homens e mulheres tem caído até, basicamente, se igualarem, porque o tempo de deslocamento das mulheres subiu, ou seja, um sentido bem complicado de igualdade nas condições de deslocamentos precários, mas o mesmo não se verifica para as questões raciais nem de diferença de ingresso econômico. PERO, V. e STEFANELLI, V. “A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras” in *Revista Econômica Contemporânea*. v. 19 n3 Rio de Janeiro, 2015. Disponível em. Último acesso em 10 de junho de 2018

hierarquização dos lugares²³, e assim altera também os fluxos pela polarização em centros. A dizer, a expansão da cidade se dá de forma diferenciada, concentrando serviços e possibilidades de acesso em determinadas “ilhas”. A metropolização, assim, realoca posições de mando e controle financeiro em centros hierarquizados através de territórios descontínuos, expressando as dinâmicas de desiguais na macro organização metropolitana.

Esta organização de centros diferenciados, como que formando um “arquipélago urbano”, e os espaços entre centros, gradualmente marginais, altera, também, profundamente os fluxos de deslocamentos, posto que recria demandas e obriga determinadas populações a uma movimentação mais intensa, basicamente para tudo. Mas, como já se teceu acima, esse tudo não é o mesmo tudo para todas as pessoas que precisam se deslocar na malha urbana. A produção de centralidades diferenciadas da metrópole não pode, pois, senão relacionar-se aos eixos de poder que configuram os fluxos do urbano.

A definição de centro e margens, por mais que a tomemos como natural dada a organização de mundo com a qual cotidianamente lidamos, é sempre referencial. A seleção de determinadas estruturas como importantes cria centros e os centros criam, por definição, suas margens. A partir dos deslocamentos propostos até este momento da discussão, o que se pontua é como a escolha de centralidades urbanas na organização metropolitana obedece aos padrões das estruturas de opressão e como a atenção aos percursos de mulheres torna evidente tais estruturas.

Contradizendo a narrativa predominante de que as mulheres, por serem responsáveis pelos trabalhos domésticos, deslocam-se menos que os homens, como já se ponderou, estudos comparativos têm demonstrado que, de fato, as mulheres gastam mais tempo com transportes, sendo este tempo a mais gasto em pequenos deslocamentos²⁴. Isto se dá por ser atribuído à mulher o papel de cuidadora do núcleo familiar, bem como responsável pelas funções reprodutivas.

Como cuidadora do núcleo familiar, a mulher soma aos seus deslocamentos os deslocamentos dos dependentes, sejam eles crianças, idosos ou necessitados de

²³ LENCIONI, Sandra. “Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, RUAS e MATTOS (orgs) *Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais*. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

²⁴ JIRÓN, Paola. “Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile” in *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*. Caracas, Julio-Diciembre, 2007 – Vol 12 n 29

cuidado especial momentâneo ou prolongado. Há o tempo despendido para levar e buscar a criança na escola, demandas de médicos ou demais serviços de saúde de todo núcleo familiar, acompanhamento em tarefas necessárias dos idosos ou crianças, etc.²⁵.

Elisa pontua sobre a dificuldade para levar as filhas a postos de saúde em precarização constante. Embora resida próxima dos centros de excelência médica – dentro da ilha deste arquipélago – os marcadores de raça e classe que configuram a cidade a qual pode acessar não lhe franqueiam efetiva participação neste espaço. Assim, seu deslocamento em busca de um posto de saúde obedece a uma lógica centrífuga, para fora do que pensaríamos centro. Inicialmente, ela ia no posto da favela Santa Marta, localizada em Botafogo, bairro vizinho ao Humaitá. Humaitá e Botafogo, como dito, são bairros de alta concentração de renda no Rio de Janeiro, condensando também uma rede substancial de hospitais particulares.

Elisa, quando não possuía o plano de saúde do atual trabalho, não tinha como arcar com tais hospitais. Se inicialmente ia ao posto na favela Santa Marta, quando este piorou em qualidade ela começou a buscar hospitais do centro da cidade. As funções de cuidado obrigam, assim, a uma reconfiguração não só dos deslocamentos dentro dos fluxos metropolitanos, mas também um questionamento das centralidades tidas como óbvias. Serão as ilhas sempre ilhas? Para todas?

Cecília narra, por exemplo, que qualquer emergência médica as obriga a deslocarem-se, ao menos, até Nova Iguaçu, por não ter nenhum hospital no raio municipal imediato. Se for uma questão específica de Rosa, na ausência de hospitais pediátricos mesmo da rede privada, o jeito é combinar com alguém próximo que tenha carro de leva-las até a Zona Sul ou a Barra da Tijuca. A relação com o direito à saúde, neste espectro, traz tanto a organização hierarquizada da alocação de centros de excelência quanto a dificuldade de acesso aos que efetivamente existem. Muito embora aqui Cecília traga hospitais particulares, o mero fato de já serem os únicos considerados é pela carência de efetividade, quando existentes, do serviço público. Tanto que, para ela, que não possui plano de saúde, tampouco ir ao hospital público mais próximo seria uma solução aventada.

Além disso, e de sobremaneira invisibilizada, há toda gama de deslocamentos necessários ao próprio serviço reprodutivo. De forma geral, pensa-se no cuidado

²⁵ *idem*.

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

Aqui entrecruzando a discussão sobre trabalho, maternidade e a configuração de redes próximas para possibilitar esta gestão do tempo, Elisa comenta sobre a grande dificuldade que tinha para levar as filhas para escola quando eram mais novas, mesmo sendo escolas perto de casa. Trabalhando diariamente em dois empregos, nem sempre seu horário possibilitava esperar o horário de entrada na escola, entrando na difícil ponderação entre perder clientes como manicure ou pagar para alguém levar as filhas à escola. O que pontua, novamente, que mesmo dentro de uma centralidade socioeconômica, quando se está fora dos marcadores dominantes e dentro das tarefas mais diárias de cuidado, as distâncias se recolocam e os fluxos não são evidentes.

A atenção e preocupação com as filhas durante todo o tempo são parceiras constantes de Cecília e Elisa nos seus percursos. Cecília, deslocando-se com Rosa e em função dos seus horários, não se permite desligar nenhum segundo em sua função de proteção. Rosa dorme, Cecília nunca. Elisa sai de casa às 7h30 com uma filha por uma mão e os olhos no portão de casa para garantir que a outra vá para escola.

Este estado de atenção constante, esta apreensão da cidade alerta, como já dito, configura subjetiva e praticamente a vivência da cidade e impõe barreiras à circulação de Elisa e Cecília aqui também como corpos-mãe, dentro da sensação de insegurança potencializada pela obrigação do cuidado. Ambas pontuam, em vários momentos, sobre os lugares onde não vão por medo, principalmente pelo medo em relação às filhas.

Tudo isto ponderado para se pensar a organização metropolitana, percebe-se como esta alocação tanto de estruturas de serviço quanto de modalidades de deslocamento podem obedecer (e, via de regra, obedecem) padrões generificados e podem reiterar (e, também, reiteram) estruturas de opressão. A título

exemplificativo, quando se agrega o dado de que na periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro 30% das crianças estudam fora de seu município de origem, novamente maior média entre as regiões metropolitanas nacionais, não é necessária grande matemática para perceber como a carência de instituições de ensino próximas à residência sobrecarregam justamente as mulheres enquanto cuidadoras.²⁶

Mesmo ao falar sobre sua própria vida estudantil, Elisa conta que sempre que pode, no tempo de transportes, estuda para a prova de conclusão do Ensino Médio que fará pela segunda vez este ano. Não conseguiu terminar o primeiro exame, pois o pai de suas filhas não chegou no horário marcado para buscá-las e Elisa se atrasou para a segunda etapa da prova. Todos seus horários e planos são geridos pelas necessidades das filhas, o que é, em si, constitutivo afetiva e praticamente de toda gestão de tempo e opções.

A maternidade é, evidentemente, definidora das possibilidades e condições de apropriação da cidade. A assunção desta afirmativa não pretende, em nenhuma medida, essencializar os cuidados parentais na figura materna, nem tampouco naturalizar a desigual distribuição de tarefas domésticas. Ao contrário, ao trazer a discussão sobre a divisão de trabalhos com as crianças a partir da organização urbana busco, justamente, trazer às reflexões sobre a cidade o impacto diferenciado da alocação de aparelhos urbanos em sociedades estruturalmente desiguais.

Ainda, afirmar que a maternidade é definidora das possibilidades de apropriação da cidade não significa dizer que a paternidade não tenha igualmente implicações na forma de habitar e transitar. Contudo, levando em conta a quantidade de homens que não se envolve na parentalidade e, novamente, a atribuição diversa de papéis de gênero, pode-se afirmar com alguma tranquilidade que tais implicações são estatisticamente menores e estruturalmente diversas para mulheres. Além de, cabe reiterar, não são o objeto do presente trabalho.

Assumindo, assim, que há uma organização hierárquica das centralidades urbanas, há que se investigar tanto essa hierarquia quanto o que se assume como centralidade. Ao se contrastar as centralidades tidas como evidentes com o

²⁶ PERO, V e MIHESSEN, V. "Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro" in *Revista do Instituto de Economia da UFRJ*, v15 n 3. Rio de Janeiro:2013.Disponível em <http://www.revistaeconomica.uff.br/index.php/revistaeconomica/article/view/71/186>. Último acesso em 27 de abril de 2016.

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

Quando perguntei a Elisa o que ela faria para melhorar a mobilidade do Rio de Janeiro a resposta foi direta: criaria mais rotas de ônibus, mas para outros lugares porque os ônibus que existem passam exatamente nos mesmos pontos. Elisa resume, desta maneira, muito do que se tentou argumentar teórica e discursivamente: para os deslocamentos que escapam das hierarquias reconhecidas, faltam meios. E esta falta é constitutiva. Constitutiva e reiterada, aliás. Na dita racionalização das linhas de ônibus foram extintas linhas de trajetos para a Zona Sul e mantidas intactas linhas dentro da própria Zona Sul.²⁷

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

Tanto na vasta gama de deslocamentos “invisíveis” de mulheres quanto na sobre-preocupação com a gestão do medo em um espaço urbano continuamente hostil, a questão de fundo se repete. Há uma hierarquia evidente entre as centralidades metropolitanas e essa hierarquia obedece a padrões de gênero, classe e raça. Mas para percebê-los é necessário perceber onde as mulheres vão, e também onde não vão por impossibilidades como medo ou falta total de acesso. Ver a mobilidade de mulheres na metrópole tanto faz ver outros fluxos quanto esses fluxos desenham outra metrópole.

Se pensarmos na metrópole como literalmente um desenho, o que se propôs nesta parte do trabalho foi que colorindo as linhas de deslocamentos de mulheres

²⁷ A assim chamada “racionalização das linhas de ônibus” implicou na extinção ou substituição de 70 linhas de ônibus entre os anos de 2015 e 2016. Embora apresentasse o propósito de extinguir rotas repetidas, pode-se constatar um padrão de reforço no isolamento da Zona Sul da cidade, diminuindo linhas diretas entre Zona Norte -Zona Sul e Zona Oeste – Zona Sul. Para mais dados: <http://observatoriodasmetropoles.net.br/wp/politica-de-transporte-no-rio-e-seus-contrassensos-uma-reflexao-sobre-racionalizacao-da-frota-de-onibus/> Último acesso 27 de fevereiro de 2019. <http://rioonwatch.org.br/?p=16943>. Último acesso 28 de fevereiro de 2019.

com tintas mais fortes a paisagem geral muda. O que é uma das questões a serem endereçadas para se pensar a mobilidade metropolitana, tão parcamente abordada em legislações. Os problemas metropolitanos, de fato, enfrentam as barreiras jurídicas e má vontades legislativas da repartição de competências e, embora este não seja o tema deste trabalho, é também a ele indissociável. A dificuldade para a implementação dos planos metropolitanos tende a se evidenciar de maneira mais sensível justamente para aquelas que cruzam precariamente as várias cidades da metrópole.

Os corpos de Rosa, Cecília e Elisa não cruzam somente a cidade, mas cruzam também estas estatísticas, habitando a fronteira que se desloca mais tanto pela alocação diferenciada de recursos urbanos em relação a classe quanto em relação a raça e o fazendo enquanto mulheres, ou enquanto mulher e menina, que habitam conjuntamente esse espaço móvel em estado de alerta. O complexo evento que é o encontro dos eixos de poder nos corpos mostra as fronteiras de raça e de classe como absolutamente desenhadas na configuração desigual da metrópole, bem como na sua reticência para um plano engajado de mobilidade conjunta.

Quando Cecília e Rosa as atravessam para entrar em outro espaço, transitam em uma moldura corroborando sua existência, e o fazem com Cecília-mãe-escudo protegendo o corpo de Rosa desses fluxos de pessoas e de poderes que já lhe atravessam sem que ela ainda transite em seu vocabulário. Quando Elisa precisa se deslocar do dito centro da tela para buscar a garantia de direitos básicos não só denuncia as molduras que carrega em si, mas expõe a falsa coerência do quadro. Na metrópole desenhadamente desigual, o tempo imposto da maternidade junto ao tempo imposto do trabalho desafia os espaços e *É segurar para não cair*²⁸.

Até esta parte do trajeto, saímos, com Cecília e Elisa, da proposta teórica e militante do direito à cidade para pensar tanto nos caminhos e limites do direito ao transporte quanto no desenho da metrópole por trás de ambos. Mas o direito à cidade não pode ser pensado longe dos demais direitos que acontecem na cidade, ou fora do espaço que mutuamente os constitui, Espacializar esse(s) direito(s) é pensá-los juntos. Para isso, chamo a última sujeita do capítulo para dividirmos o seu percurso.

²⁸ Trecho da entrevista de Cecília quando perguntada se fazia alguma coisa durante os deslocamentos. “Não, porque assim, você em pé, no ônibus com criança, mochila, bolsa, cê não consegue fazer nada, nem pegar um texto para ler, nada, nada, nada. É se segurar para não cair.”

2.3

Quantos ônibus para chegar em um direito? - espacializar o direito e os direito na cidade

Hilda

Hilda caminha com calma os 5 minutos de sua casa até o ponto de ônibus. Ela respeita bastante seus 68 anos. Por isso sai de casa antes de 8h só começando a trabalhar às 10h. É que o trânsito de Jacarepaguá para Gávea é sempre ruim, como ela diz bastante, ainda mais dia 23/05/2018, início de uma greve de caminhoneiros que, ainda não sabíamos, alteraria fluxos e caminhos da cidade. Hilda tinha ouvido no rádio e se preocupava se teria mais trânsito por isso. Às 8h05 pegamos um ônibus já quase cheio no Largo do Pechincha. Uma jovem imediatamente se levanta para Hilda sentar. “Tenho meus cabelos brancos, já quase não viajo em pé”, ela repetiu várias vezes antes. As quase duas horas de percurso Hilda vai no celular, respondendo mensagens ou olhando pela janela, quase alheia ao ônibus que se enche e esvazia conforme se alternam as centralidades da Barra da Tijuca e São Conrado. Logo depois do túnel, na Gávea, muita gente se levanta para descer em um ponto que não existe, como Hilda me explica. Depende da boa vontade do motorista se saltaremos ali ou quase no Leblon. Ele para e pede a todos que desçam rapidamente, o que é um pouco mais difícil para Hilda. Ela reitera sua crítica à retirada do ponto ali por pressão da associação de moradores nos dez minutos de caminhada sob sol forte até seu trabalho. Chegamos 9h40 e ela diz que não sabe ao certo que horas sai.

Seu horário de saída do trabalho varia entre 20h e 21h45, depende do dia. Neste dia saiu às 20h. Andamos até o ponto Lagoa Barra. Ela me explica que até prefere aquele horário por ter menos trânsito. Pegamos o primeiro ônibus que passava no ponto. Hilda estava bem cansada. Ela escolheu um banco em que podíamos ir juntas, mesmo estando mais vulnerável nele para os solavancos do ônibus, como disse uma pessoa no ônibus se oferecendo para trocar de lugar. “É para ir do lado da minha filha”, ela respondeu. Hilda disse que o sono estava batendo forte, mas fez um esforço para ir me contando casos sobre os lugares até que estancou. “Não estou reconhecendo este lugar, não é esse o caminho”. E percebeu que tínhamos pegado o ônibus errado. Hilda ficou bastante tensa, pelo horário e pelo cansaço, mas imediatamente pensou na alternativa de pegar outro ônibus na Freguesia, em Jacarepaguá. Embora já tivesse pensado a solução, Hilda seguiu incomodada o resto do caminho, ainda mais pelas curvas bruscas que finalmente a fizeram mudar de lugar. Saltamos para trocar de ônibus e rapidamente passou o ônibus que Hilda esperava. O ponto era bem na frente e finalmente às 21h30 Hilda estava cansada e em casa.

Do alto dos seus 68 anos, 30 de Rio, Hilda já viu a cidade mudar bastante e já mudou através dela. Trabalhou em alguns lugares, participou de projetos em tantos outros, mas de alguma forma seu curso de estudo e trabalho sempre desembocou na Zona Sul do Rio de Janeiro. O que não é de se estranhar, dada a

concentração de postos de trabalho, sobretudo ligados à educação, como para esta pedagoga. Hilda, mulher branca, solteira, de 68 anos, cruza a cidade diariamente, mas começa a se cansar dos mesmos fluxos, mesmo porque, nas transformações urbanas, pouco viu de alterações positivas neles. Os ônibus só mudam para tornar a vida mais complicada, Hilda afirma.

Com uma visão pragmática e direta, Hilda aponta como as obras faraônicas ocorridas no bojo nos megaeventos esportivos dos quais o Rio foi sede e com grandes promessas para o transporte urbano nada melhoraram ou ainda pioraram seu fluxo diário²⁹. Quanto aos ônibus, a reorganização de linhas, para ela, só cortou trajetos para os trabalhadores da Zona Oeste³⁰. E ainda tem a estação eternamente inacabada do metrô da Gávea, ao lado da qual nos encontramos³¹. Hilda aponta para ela com certa tristeza “você lembra como isso tremia com as obras... e agora, nada”³². Ao que se pergunta, e nos perguntamos, espacialmente onde está e onde estão estes direitos?

²⁹ Sob a justificativa da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, grandes modificações urbanas foram realizadas no Rio de Janeiro. Só para nos mantermos ao caminho de Hilda, entre a Freguesia e a Gávea, os megaeventos esportivos realizados no Rio de Janeiro implicaram em obras para estrutura olímpica, na Zona Oeste da cidade, bem como obras de infraestrutura de transporte, como os BRTs Transoeste e Transolímpico, ambos na Zona Norte e Zona Oeste da cidade, além das obras do metrô da Barra e da inacabada estação da Gávea. Pela falta de integração do sistema e incompletude de obras como o metrô da Gávea, todas estas obras que dificultaram o trânsito diário de Hilda, quando finalizadas, em nada implicaram de melhorias para sua vida cotidiana.

³⁰ Retomando o tema da racionalização das linhas de ônibus, que implicou em considerável diminuição da quantidade de linhas de ônibus, este corte não foi em nada equânime na cidade e menos ainda aleatório. Os trajetos Zona Oeste- Zona Sul e Zona Norte- Sul foram dos que sofreram maiores baixas, reforçando a crítica que as obras de transporte relacionadas aos Megaeventos Esportivos mais buscavam isolar os pontos turísticos da cidade da população periférica que uma integração urbana. Ver: <http://rioonwatch.org.br/?p=16943> Último acesso 24 de fevereiro de 2019.

³¹ As obras da Estação Gávea estão paralisadas desde 2015, sendo a única estação a não ser finalizada no plano do metrô linha 4. Muito embora tenha sido gasto mais que o montante inicialmente previsto, a estação nunca foi concluída. As obras foram deixadas inconclusas pelo poder público no estacionamento da Pontifícia Universidade Católica e, por apresentarem risco para o entorno, receberam indicação no início de 2018 para serem inundadas por 5 anos. Mais informações em: <https://diariodotransporte.com.br/2018/01/15/estacao-gavea-do-metro-do-rio-sera-inundada-por-medida-de-preocupacao/> Último acesso em 23 de fevereiro de 2019.

³² Sobre a relação entre o poder público e as obras para mobilidade urbana, resumitiva e exata a análise de Vasconcellos, novamente, quanto à atenção das políticas públicas brasileiras para os diferentes modos de deslocamento. Pedestres e ciclistas tiveram, conforme o autor, a mobilidade sumamente desprezada, sem serem previstos na organização das vias de circulação. Usuários de transporte coletivo, por sua vez, tiveram a mobilidade atendida, mas de maneira precária, configurando-se menos como um transporte efetivamente público e mais como um transporte de mercado pela lógica escusa das licitações destes serviços. Motociclistas, por sua vez, tiveram sua mobilidade apoiada e forjada, apresentados como alternativas individuais e autóctones ao caos dos engarrafamentos das grandes cidades o que, aliando falta de preparo das vias e dos condutores, implica um volume desastroso de casos de invalidez definitiva ou mortes por acidentes. Por fim, os automobilistas tiveram e têm a mobilidade protegida e adulada. VASCONCELLOS, Eduardo

A passagem do direito à cidade lefebvriano para o direito à cidade das cartas internacionais e legislações internas, já apontado no início do capítulo, é uma passagem de percursos nem sempre bem acordados e um perigo constante de atalhos que, de fato, bloqueiam a via. Retomando e complexificando esta discussão, proponho aqui pensar neste direito à cidade especializado e na relação com os direitos correlatos que acontecem na cidade, juntando aos trajetos de Hilda, Cecília e Elisa as discussões de Peter Marcuse, Andreas Philippopoulos-Mihalopoulos e Júlia Ávila Franzoni.

Peter Marcuse, ao pensar justamente nesta passagem do direito à cidade militante das ruas para o direito positivado das demandas jurídicas, propõe uma diferenciação entre o direito à cidade e os direitos na cidade. O direito à cidade no sentido original de Lefebvre segue este grito radical dado pela cidade na reivindicação das próprias relações. Já a gama de direitos exigíveis neste grito, como direito à moradia, ao lazer, ao transporte, à educação, são direitos mais concretos, contudo, por definição, partíveis e parciais. Marcuse não propõe uma oposição entre eles, ao contrário, a demanda dos direitos na cidade compõe a luta indivisível pelo que é o direito à cidade.³³ Em outras palavras, o direito à cidade lefebvriano é, por definição, uma reivindicação unitária a um outro tipo de mundo, os direitos na cidade realizam-se no mundo existente para concretizar essa luta.

De maneira consideravelmente próxima, ao discorrer sobre os caminhos teóricos do direito à cidade dentro da teoria jurídica, Andreas Philippopoulos-Mihalopoulos aponta como o direito não fez muito mais que incorporar as metáforas e a linguagem geográfica em termos como fronteira, migração, etc., mas não efetivamente se espacializa. Dessa forma, o direito à cidade, conquanto integrado ao vocabulário e mesmo gradualmente à legislação jurídica, restaria um projeto inconcluso ainda em disputa desde a sua formulação. Mas espacializar o direito, para Mihalopoulos, passa por pensá-lo a partir da corporeidade. Entender o espaço não como um dado físico, mas um contínuo em rasura e negociação constantes³⁴.

Alcântara de « Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. BALBIM, KRAUSE E LINKE (org.) *Cidade e Movimento. Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano*. Brasília: IPEA- ITDP, 2016. p. 77.

³³ MARCUSE, Peter. “Os direitos nas cidades e o direito à cidade”. In: SUGRANYES, Ana; MATHIVET, Charlotte (Ed.). *Cidades para tod@s: propostas e experiências pelo direito à cidade*. Santiago de Chile: Habitat International Coalition, 2010. p. 89-102.

³⁴ PHILIPPOPOULOS-MIHALOPOULOS, Andreas “Quem tem medo do espaço: direito, geografia

Para o autor a atitude que o direito via de regra toma frente ao espaço, seja entendendo-o como um ponto fixo imutável seja colocando-o como plano de fundo, demonstra um certo medo de, assumindo-o, assumir-se também, direito, como um algo concreto e limitado. Ou melhor, resgatando novamente Lefebvre, o direito, como o espaço, é uma abstração concreta. No espaço, e no direito, é que a violência de traçar linhas e horizontes tem lugar.

Júlia Ávila Franzoni, ao localizar esta espacialização do direito nas histórias constitutivas da ocupação Izidora, em Belo Horizonte, mostra o direito que se materializa na polifonia das vozes de mulheres em contraste com o paradigma estatal de moradia imposto a estes corpos. Este forte contraste permite questionar elementos que não devem ser tomados como dados. Como aponta Franzoni, desespacializar o direito permite naturalizar seus fundamentos. Como tomar uma cidade como dada porque ela está assim construída e não parar para se perguntar quem construiu e constrói a cidade: “afinal, se encontrado no e com o espaço, o direito pode evidenciar suas incoerências distributivas e a seletividade de sua efetivação”³⁵.

Voltando para nossas linhas e traçados, que com igual violência impõe seus limites, Hilda, moradora de Jacarepaguá, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, participa do grande contingente populacional que transita diariamente entre esta região e as áreas centrais e da Zona Sul do Rio de Janeiro. Embora a Zona Oeste tenha centralidades próprias e lógica diversa, sendo a Barra da Tijuca, sobretudo, um bairro que agrega crescentemente empreendimentos financeiros e contingente de empregos bem remunerados, hospitais e centros educacionais, os deslocamentos nesta região apresentam dificuldades paralelas e próprias. Partilhando de um modelo urbano centrado nos deslocamentos automotores e nos grandes condomínios fechados, configura-se como um espaço de trânsito constante e parca vida urbana.

Pelo conjunto entre o foco em uma estrutura autoviária e a permissão desta estrutura como tão recortada, este contingente populacional que cruza a cidade para

e justiça espacial” in *Revista Direito UFMG*. Belo Horizonte, 70, jan/jun 2017.

³⁵ FRANZONI, Júlia. *O direito & o direito - histórias da Izidora contadas por uma fabulação jurídico-espacial*. Tese apresentada ao programa de pós do Departamento de Direito da UFMG; Orientadora: Miracy Barbosa de Sousa Gustin. Co-orientador: Andreas Philippopoulos-Mihalopoulos – Belo Horizonte: UFMG Departamento de Direito, 2018. p. 51.

chegar aos postos de trabalho e estudo na Zona Sul e Centro é sumamente penalizado, como aponta Hilda:

Hilda: (...)os moradores da Zona Oeste que vem para Gávea, de uma certa forma, ele é muito prejudicado porque não tem ponto na Gávea para esses ônibus. A gente desce na verdade no Leblon, porque lá onde é o Flamengo, já não é mais Gávea. (...) é muito prejudicado com aquela postura que o pessoal da associação de moradores aqui fizeram que foi fechar, eles fecharam o espaço dos ônibus, proibiram as pessoas de ir e vir, então assim, esse direito de ir e vir não tá garantido. Isso aí você pode colocar no seu trabalho. Eu te digo mais, da mesma forma que tem a barricada na favela tem a barricada aqui daquele povo privilegiado que mora ali naquele cantinho da Gávea.³⁶

Hilda aponta aqui as significativas mudanças no cotidiano da trabalhadora que vem da Zona Oeste para Gávea por uma dupla modificação da organização de transportes na região. Primeiro a mudança de rota de determinados ônibus pela colocação de uma chancela em ruas do bairro. Segundo, e decorrente, a mudança de localização de ponto de ônibus para os ônibus que vem da Zona Oeste. Ambas resultado, segundo Hilda, da pressão da associação de moradores do bairro.

A gestão do espaço de trânsito, literalmente, quem pode ou não passar na rua, organiza de maneira explícita quem tem direito aquele espaço. A mudança da localização de um ponto de ônibus altamente utilizado é um forte exemplo de como forçar esta espacialização obriga a ver os eixos estruturantes do que se tende a naturalizar em considerações mais abstratas. Onde estão os pontos de ônibus de uma cidade, as linhas de ônibus que existem ou não existem, são efetivações de um projeto anterior de cidade, que, ao tornar-se concreto, parece uma realidade imutável e só se pergunta porque o ônibus hoje atrasou tanto. Isto, evidentemente, como aponta Franzoni, é uma gestão estatal do tempo-espaço e da subjetividade da população. Não pretendo aqui adentrar a densa discussão pela autora, mas reiterar a materialidade deste espaço abstrato na gestão social.

A forma-jurídica que dá contornos às ações no interior do espaço estatal permite que as relações sociais produzidas pelas diferentes estruturas de dominação material - o capital, o racismo e o patriarcado, por exemplo - apareçam como técnicas, apolíticas ou naturais.³⁷

Espacializar os direitos na cidade, aqui entendo, é nomear concretamente demandas. Espacializar o direito à cidade é não perder de vista a interrelação

³⁶ Trecho da entrevista de Hilda quando perguntada sobre sua rotina diária de deslocamentos.

³⁷ FRANZONI, Júlia. *op.cit.* p 54

constante entre saúde, educação, lazer, transporte, moradia, e sua realização necessariamente unitária neste espaço interdependente que é o espaço urbano.

Concretizando uma demanda de direito social normalmente pouco elencada, como o direito ao lazer nos caminhos de nossas três companheiras de capítulo, tais afirmações ficam mais evidentes. Tanto Cecília quanto Elisa afirmam ter pouco tempo para lazer, em vista de todo trabalho dentro e fora de casa, mas esforçam-se sobretudo pelas filhas. Cecília gostaria de ir aos teatros infantis gratuitos na Zona Sul do Rio, mas os preços de transporte e o tempo que demoraria para chegar tornam o plano impossível para os poucos momentos que pode se dedicar a Rosa nos finais de semana.

Novamente a concentração de serviços nas centralidades da metrópole chama atenção, mas aqui também cabe a discussão sobre o que se chama de lazer e cultura para quem na cidade. A constatação anterior sobre a concentração de equipamentos urbanos nas áreas de maior faixa de renda está diretamente relacionada com a negação da importância do que se produz como forma de vida e cidade fora dos eixos reconhecidos socioeconomicamente como detentores da mesma. Assim, um teatro na Zona Sul do Rio receberá a chancela de programa cultural enquanto uma intervenção urbana na baixada fluminense dificilmente receberá o mesmo título³⁸.

Assim, a possibilidade de acesso ao direito ao lazer ao mesmo tempo concentra-se em uma região da cidade e essa concentração denuncia os parâmetros racistas e classistas do que se chama lazer. Espacializar o direito ao lazer na cidade implica reconhecer sua alocação e debater seus sentidos. Espacializar o direito à cidade a partir do lazer questiona toda a interrelação entre estas distâncias físicas e sociais. Pense-se o outro impedimento apontado por Cecília, o preço das passagens, problema enfrentado igualmente por Elisa. Quando as filhas eram mais novas elas

³⁸ Ana Carolina Mattoso Lopes, em dissertação fundamental sobre o tema, aponta como “Na necessária relação entre o lazer e o espaço, colocam-se limitações ao acesso de determinados indivíduos aos equipamentos de lazer que se tornam obstáculos à fruição do lazer. Tendo a cidade como um dos espaços do lazer por excelência, os problemas da cidade se tornam também problemas do lazer, que não podem deixar de ser seriamente observados para que se tenha um acesso democrático. A segregação socioespacial resultante dos processos sociais e do modelo de urbanização determina a distribuição desigual dos equipamentos de lazer, que privilegia áreas centrais e bairros ocupados pelas elites em detrimento de áreas periféricas, que seriam as mais necessitadas desse tipo de equipamento. A população pobre afetada pela segregação na cidade enfrenta condições mais adversas de lazer.” ver: LOPES, Ana Carolina Mattoso; PIRES, Thula Rafaela de Oliveira”. *O Direito Social ao Lazer em Perspectiva Crítica: Desigualdades e Democratização do Acesso*. Rio de Janeiro, 2017. 197p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. p182

sempre iam ao cinema de ônibus, mas agora, as três pagando passagens, ficou bem mais difícil.

Os custos proibitivos das passagens aliam-se à organização segregada dos equipamentos urbanos. Quando se cruzam os horários de funcionamento de destinos tais quais parques, serviços de educação e saúde pública, etc., com os horários de trabalho e deslocamento casa-trabalho da população de baixa renda fica evidente o caráter excludente das opções urbanas³⁹.

Uma reivindicação pela direito à cidade implica que o lazer fora do eixo cultural normalmente balizado pelas estruturas de poder seja reconhecido como lazer, mas que também todos os corpos que habitam e transitam pela cidade possam chegar, física e socialmente, ao lazer que mais os apraza. Este duplo vetor se impõe para todo o pensamento do direito à cidade.

Quanto à moradia, tanto ou mais evidentemente, a barreira socioeconômica de quem pode realmente habitar as centralidades urbanas tanto expulsa a população de baixa renda destas centralidades quanto não as reconhece como integrantes do urbano.

Os programas de moradia popular, via de regra, evidenciam esta operação ao condicionar o acesso a uma moradia regularizada à distância das áreas centrais, como foi o caso recente do *Minha Casa, Minha Vida*⁴⁰. Por tudo já discutido, este afastamento várias vezes brusco do espaço de socialidade e vida cotidiana, bem como dos serviços de saúde, cuidado, educação, tem um impacto diferenciado a partir de parâmetros de gênero e raça.⁴¹

³⁹ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de « Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, KRAUSE E LINKE (org.) *Cidade e Movimento. Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano*. Brasília: IPEA- ITDP, 2016.

⁴⁰ O Programa *Minha Casa, Minha Vida*, criado pelo governo federal em 2009, é o maior programa habitacional já implementado no Brasil. Não obstante seus vários aspectos louváveis, uma das críticas mais reiteradas é pela construção de casas necessariamente em locais distantes dos centros econômicos. Estudo recente do Instituto Escolhas demonstrou que o MCMV contribuiu para a expansão da mancha urbana em municípios de todas as 20 regiões metropolitanas analisadas pelo estudo, sem, contudo, induzir a construção nos espaços vazios no interior destas manchas. Estudo completo disponível em: http://www.escolhas.org/wp-content/uploads/2019/01/QCML_FINAL_REV_jan19v2_FINAL21JAN.pdf. Acesso em: 02 de fevereiro de 2019.

⁴¹ Carolina Pires Santos, ao falar sobre o protagonismo de mulheres negras na resistência às remoções no Rio de Janeiro, localiza o direito à moradia nas fronteiras raciais e generificadas da cidade. A política de remoções, aponta, evidência de maneira cabal a interseccionalidade de opressões nas favelas cariocas, onde as principais vítimas dos arroubos higienistas estatais são mulheres negras e pobres, chefes de família. De igual maneira, os espaços alvo do poder público são espaços históricos de constituição e resistência negra na cidade. Assim, o direito à moradia colocado em cheque pelas políticas de remoção não pode ser visto sem a dimensão do entrecruzamento de sistemas de opressão nestes corpos e espaços. SANTOS, Carolina Câmara

A discussão de moradia, sobretudo no Rio de Janeiro, perpassa continuamente a discussão sobre as favelas. Geograficamente próximas e socialmente distantes dos centros de poder, as favelas cariocas são tanto necessárias à organização da cidade, pela manutenção de força de trabalho próxima, quanto constantes alvos de suas ações higienistas.

Mais do que isso, em termos de direito à cidade, o discurso de urbanização das favelas tem, via de regra, a tônica do levar a cidade até a favela, como se a favela não fosse cidade ou não tivesse suas formas de vivenciá-la, entre estratégias de resistência e formas de apropriação do urbano. Fazendo um estudo sobre mobilidade na da Maré e do Alemão, Silva et ali pontuam sobre dois paradigmas opostos a partir dos quais se pode olhar os espaços de favela no Rio de Janeiro: o paradigma da ausência e o paradigma da potência⁴².

O paradigma da ausência seria definido a partir de paradigmas sociocêntricos⁴³ denotando o que faltaria no espaço das favelas em relação a um dever ser da cidade. Já o paradigma da potência valoriza a inventividade da construção de soluções que permitem a garantia de serviços e equipamentos básicos da vida. Não se configura como uma visão romântica na qual os limites estruturais impostos às favelas são ignorados, mas um enfoque nas estratégias de superação destes limites.

Quanto à mobilidade, a pesquisa realizada neste artigo traz importantes dados sobre a circulação intra-favela e a relação com o espaço fora dela. A partir de uma pesquisa tipo *survey* realizada na Maré em 2014, os autores pontuam como a prática de circular fora do complexo é considerada importante para a maior parte da população, para acesso a trabalho, serviços, educação e saúde. Contudo, apesar da localização central da Maré, na Avenida Brasil, próxima ao centro econômico da cidade, o tempo de deslocamento para o trabalho é ainda considerável. Isto se deve

Pires. “O Direito à Moradia e as Desigualdades de Gênero e Raça”. In: Alexandre F. Mendes e Giuseppe Cocco. (Org.). *A Resistência à Remoção de Favelas no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: REVAN, 2016

⁴² SILVA, Jailson de Souza et ali. “Um olhar possível sobre o conceito de mobilidade e os casos da favela da Maré e do Complexo do Alemão” in BALBIM, KRAUSE E LINKE (org.) Cidade e Movimento. Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano. Brasília: IPEA- ITDP, 2016.

⁴³ Na definição trazida pelos autores: “Sociocentrismo é uma forma peculiar de analisar o mundo social a partir de parâmetros, juízos, valores e formas de organização do cotidiano que ignoram possíveis sentidos nas práticas e percepções dos outros grupos sociais. Essa percepção caracteriza, principalmente, os grupos sociais dominantes em relação aos moradores de favelas e periferias.” SILVA, Jailson de Souza et ali. “Um olhar possível sobre o conceito de mobilidade e os casos da favela da Maré e do Complexo do Alemão” *op.cit.*

à falta de alinhamento com os meios de transporte intra-complexo e fora dele, bem como engarrafamentos e poucas opções de modais para a circulação. Por exemplo, dentro do complexo da Maré a bicicleta tem uma importância fulcral para realização de percursos, sobretudo para a população masculina e mais jovem. Mas essa bicicleta não pode ser usada compondo a trajetória para o trabalho, pois não há um lugar seguro para deixá-la. A insegurança das vias para bicicletas, motos e outros modos de transporte que não carros é apontada também pelos moradores como um problema nestas locomoções.

A ausência de segurança nos deslocamentos tem uma incidência direta nas decisões de deslocamento, sobretudo para aquelas e aqueles para quem o transporte não é mais possível. O mesmo estudo sobre a Maré indica que as mulheres mais velhas são o grupo que menos se desloca para fora do complexo de favelas. Da mesma maneira, falando sobre lazer e comparando-se consigo mesma de anos anteriores, Hilda diz que foi perdendo o ânimo para pegar duas ou três conduções. Sente que não tem mais estrutura.

Mas talvez quem não tenha estrutura para que Hilda se desloque seja, efetivamente, o sistema de transportes. As letras e números pequenos e mal iluminados de várias linhas de ônibus dificulta consideravelmente a informação de qual linha de ônibus se trata, ocasionando erros como o de Hilda. Da mesma maneira, o degrau alto é um obstáculo à parte para entrar e sair de ônibus, ainda mais quando pensamos que, não tendo o ponto da Gávea, Hilda precisa saltar rápido e no meio dos carros. Lembrando que é isto ou andar mais de 20 minutos no sol. O sistema de transportes como um todo tem um aspecto capacitista inegável – quantos transportes são efetivamente acessíveis para cadeirantes? – que se alia a uma vedação etária. Seja pela menor informação realmente disponível, pelos maiores problemas da exposição à precariedade das vias, pela dificuldade de entrar e sair das composições, ou pelos ônibus que não param para idosos por “não pagarem passagem” o recado do sistema de transportes parece ser unívoco: aqui não é o seu lugar.

A importância do transporte público para a efetivação do direito à cidade é, como pontua Rosângela Luft, inegável. Sobretudo ao se pensar nas desigualdades do processo de urbanização. Frente a um território não neutro, frente a esta segregação urbana evidente, a garantia do direito ao transporte é a garantia que o ônibus para Hilda passe, que ela consiga ver seu número, que ela possa –

fisicamente – entrar nele. Contudo, como pontua também a autora, esta efetivação depende de um modelo de transporte que tenha enfoque nas pessoas, não um enfoque meramente economicista⁴⁴.

Enquanto Cecília e Elisa desdobram-se nos múltiplos deslocamentos obrigatórios de suas vidas cotidianas, Hilda comenta que a vida tem ficado cada vez mais solitária. Nos finais de semana ela está muito cansada para ver os amigos. E os amigos também estão cansados para ir visitá-la. A mesma cidade que obriga trânsitos enclausura gradualmente os corpos que deixam de ser prementemente necessários para o trabalho. As mesmas estruturas que antes configuraram sua apreensão de vida e cidade agora a excluem deste espaço. O acesso regulado à moradia, saúde, lazer e educação via um transporte caro e pouco eficaz demarca bem a espacialização dos direitos na cidade e os limites de quem pode ter direito à cidade.

Não à toa direito à moradia, saúde, lazer, educação e ao transporte foram tratados durante este capítulo de maneira entremeada e constante. Pensar um direito à cidade, concordando com a diferenciação-resgate proposta por Marcuse, é pensar todos esses direitos acontecendo na cidade, ao mesmo tempo e em tudo isso que a gente chama cidade. O direito à cidade, neste sentido, seria como um feixe de direitos, os direitos na cidade⁴⁵.

Os direitos na cidade desenham as centralidades urbanas da metrópole e compõe e reiteram as fronteiras não ditas deste espaço. Como direitos sociais, demandam uma prestação positiva do Estado que, se não for feita com atenção e reconhecimento dos eixos de gênero, raça e classe, reiteraram exclusões. Entram, assim, na demanda direta por ponderação e recursos, o que é um ponto fulcral da sua concretização dentro da órbita de um estado de bem-estar social e também para a realização do direito à cidade, aquele uno e fundamental.

Espacializando esta discussão e entrecruzando os direitos em uma perspectiva generificada de cidade, caminhando, pegando ônibus e trem, partilhando das angústias, limitações e desafios de Cecília, Elisa e Hilda, este múltiplo feixe de

⁴⁴ LUFT, Rosângela Marina.. “O transporte como serviço público e como direito fundamental: decisões políticas e legitimação jurídica do transporte por ônibus no Rio de Janeiro”. In: *Revista Chão Urbano*, v. n 4, 2018

⁴⁵ O conceito de direito à cidade como “feixe de direitos” é de CAVALLAZZI, Rosângela Lunardelli, “O Estatuto epistemológico do direito urbanístico brasileiro”, In: COUTINHO, R.; BONIZZATO, L. (Org.). *Direito da Cidade: novas concepções sobre as relações jurídicas no espaço social urbano*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

direitos não aparece como estático, mas em um constante reconfigurar de cidades pelas possibilidades e impossibilidades de mover-se. A mobilidade de Cecília, Elisa e Hilda não aparece como um componente da cidade, mas como uma de suas linhas mestras – e móveis. O direito à mobilidade, assim, parece escapar da diferenciação de Marcuse, estando neste trânsito entre um direito na cidade e uma unicidade reivindicatória da cidade em si. Aqui, então, é interessante dar um passo além na discussão, ou embarcar no próximo trem, para ver para onde iria essa mobilidade...

3

O lugar do movimento – situar mobilidades para mover cidades

Nesta parte do caminho o movimento toma, propriamente, seu lugar. Situari a vivência da mobilidade para chegar à discussão do que seria um direito a ela. Para isto, em um primeiro momento apresento a definição do direito ao transporte e as discussões teóricas da transição entre o paradigma do transporte para a mobilidade. Na sequência, proponho situar a mobilidade mulheres neste novo local - móvel-, para então explorar a possibilidade de um direito ao movimento, em movimento à mobilidade. Seguindo o plano de entremear os cursos teóricos e da pesquisa empírica, convido ao capítulo mais três sujeitas de pesquisa, Viviane, Conceição e Lygia.

3.1

Tudo que acontece no caminho – do transporte à mobilidade

Viviane

Viviane aproveita todas as manhãs a carona da prima, que mora na mesma rua, até o metrô. Assim pode chegar às 6h30 na estação de Vicente de Carvalho e pegar a composição de linha 2 sentido Botafogo. Quando nos encontramos no metrô, a composição já está chegando. Viviane me diz para apertamos o passo para não ficar no primeiro carro, sempre mais cheio. Nos esprememos para entrar no vagão enquanto Viviane me diz: é sempre assim, tem que empurrar.

Seguimos todo trajeto até Botafogo no mesmo lugar no centro do carro, sem nenhuma possibilidade de nos mexermos. Após a estação central diminui um pouco o volume de gente, mas não tanto que dê para trocar de lugar. No entanto, vamos conversando sobre viagens, Viviane gosta muito de viajar, embora a grana curta nem sempre permita ir para onde gostaria. Em Botafogo pegamos o ônibus do metrô para Gávea. O ônibus está um pouco cheio e não há lugar sentado, mas Viviane prefere não esperar outro por medo de atrasar. Ela comenta como não entende a lógica da saída dos ônibus do metrô, às vezes demorando séculos e saindo lotados e outras saindo na sequência vazios. Vamos em pé até metade do percurso, que, ao menos hoje, não teve trânsito.

A volta para casa de Viviane começa às 15h30, em tese, mas acaba que sempre aparece uma coisa para fazer de última hora no trabalho. Saímos da Gávea 15h50, para pegar, de volta, o ônibus do metrô, agora para Antero de Quental. Viviane diz que preferia pegar para Botafogo, sobretudo porque sai com mais frequência, mas o trânsito do percurso desanima. Só pega quando está com muito

sono, aí aproveita a demora para dormir no caminho. O tempo do trajeto até a Antero de Quental é menor do que a demora para o ônibus sair, como me conta Viviane ser bem recorrente. Na estação de metrô, descemos com calma até vir vindo a composição. Viviane me diz que ali vale correr e entrar no vagão que der, só até Botafogo não faz tanta diferença. Em Botafogo que tem que escolher melhor.

Até Botafogo o metrô não está tão cheio, mas quando saltamos para trocar para linha 2 a plataforma já está repleta de gente. Caminhamos até o vagão que Viviane prefere para este percurso, pelo conforto, o vagão das mulheres. Ela me explica que já nem tenta ir sentada, que as pessoas se machucam e machucam as outras nessa tentativa. E como é injusto que passem duas composições da linha 1 sem muita gente e as de linha 2, com tanta gente esperando na plataforma, demorem mais. Quando abrem as portas Viviane entra calmamente para um canto. As partes centrais da composição enchem muito mais do que os cantos, então vamos com alguma tranquilidade nele até a estação de Irajá.

Saltamos e atravessamos a rua para esperar o último transporte do percurso em um ponto movimentado. Viviane diz que vários ônibus servem, então ela fica tranquila. Pegamos o ônibus rápido e vamos sentadas conversando. Viviane diz como tudo piorou em Madureira com o BRT, que é perigoso para quem está nele e para quem está fora. Em 15 minutos chegamos no ponto de Viviane, atravessamos a rua entre os carros e a pista de BRT, porque o sinal mais próximo era muito distante. Viviane vai me apresentando o bairro, a farmácia, a faculdade, as favelas por suas zonas de comando, o ponto de ônibus para eu ir embora e recomenda “vai logo antes de escurecer”.

O BRT, *Bus Rapid Transit*, que Viviane tanto critica, é um sistema de ônibus articulados em corredores exclusivos. Foi apresentado no Rio de Janeiro, junto a um conjunto de grandes investimentos e desapropriações de moradias em seu curso, como um modal de massa alternativo para melhorar os deslocamentos para áreas que não possuíam sistema metroviário, como Madureira. Viviane, mulher, negra, de 37 anos, moradora de Madureira e que se desloca todos os dias para a Zona Sul é enfática: o BRT só piorou as coisas para ela. Para Viviane: aumentou a violência, complicou o trânsito dentro de Madureira e nem serve para chegar ao trabalho¹.

Mesmo que se desconsiderasse as cifras astronômicas das obras do BRT e as violentas remoções do seu percurso - e desconsiderar isto seria uma escolha já significativa - avaliar o sucesso ou insucesso deste modelo de transporte não é tarefa

¹ Como aponta André Luiz Bezerra da Silva, o sistema BRT tem sido implementado “(...)sem um planejamento específico orientado a partir dos princípios de coesão e equidade, desconsiderando aspectos territoriais, urbanísticos e sócio-econômicos das áreas ao longo do trajeto, caracterizando-se mais como um tipo de canalização do movimento pendular, provocando um efeito “túnel” em seu percurso: os veículos passam, mas de forma “cega”, sem compreender por onde passam (KLEIMAN, PACHECO, EYER, 2016) e sem dialogar com o território.” SILVA, Andre Luiz Bezerra. “Orientação das políticas de transporte a partir dos princípios da coesão e equidade social: algumas questões sobre o sistema de BRT no Rio de Janeiro” In: *Revista Chão Urbano*, v. n 4, 2018

simples. A diminuição do tempo dentro do ônibus em determinados trechos é o dado a se levar em conta? O aumento de atropelamentos em suas linhas entra na ponderação? O preço de suas passagens é acessível para quem? E esse quem vai para onde? Estas perspectivas são dissociáveis?²

Escolho começar esta parte da discussão em uma estação de BRT não só pelas críticas contundentes de Viviane a ele, mas porque estas críticas se relacionam de maneira direta com a diferenciação entre um enfoque de transportes e um enfoque de mobilidade. Em teoria, o BRT atende a vários parâmetros requeridos de um sistema de transportes: foi pensado como um transporte de massa, rápido e com horários que atendem as necessidades de trabalho. Contudo, que ele tenha alterado o tráfego interno dos bairros e algumas de suas estações sejam pontos vistos como perigosos pelos moradores não são dados computáveis em uma ideia de transporte.

O paradigma da mobilidade urbana, por sua vez, dá subsídios para um pensamento vinculando todas estas perspectivas, ou seja, tentar entender porque o BRT não é útil para Viviane, mas também porque um vagão do metrô é melhor que o outro pela manhã - e não é o mesmo à tarde. Ou levar em conta como escolha de demorar mais em um trecho necessariamente engarrafado para dormir mais um pouco neste dia ou não são dados absolutamente constitutivos do cotidiano urbano, mas invisíveis dentro de uma lógica de transportes.

Enxergar os limites do transporte não significa, evidentemente, descartar sua importância para mobilidade nas cidades, mas tão somente pontuar os limites dessa visão em direção a uma conceituação mais ampla. Neste caminho, é importante pensar no próprio direito ao transporte, constitucionalizado no rol dos direitos sociais desde 2015. Tal qual o direito à cidade, o direito ao transporte é indissociável das lutas sociais que o engendram, embora tenham trajetórias diversas. A positivação do direito ao transporte no arcabouço dos direitos sociais garantidos constitucionalmente na ordem jurídica brasileira relaciona-se intimamente com os grandes protestos de 2013 iniciados por manifestações locais contra o aumento das passagens de ônibus.

² Os BRTs Transcarioca e Transoeste significaram também remoções forçadas de comunidades para alargamento ou novo traçado das vias, tendo implicado não só em grandes obras com gastos não explicáveis como na dissolução de redes de socialibilidade e ligação com território comunitário.- FAULHABER, Lucas e AZEVEDO, Lena. *Remoções no Rio de Janeiro Olímpico*. Mórula Editorial.

Sem entrar no mérito das significações amplas do 2013 brasileiro, e sua captura por pautas em tudo avessas àquelas que o propulsionaram, fato é que os constantes aumentos de passagem das grandes capitais atuaram como fortes catalisadores sociais de então, dando o tom inicial e slogans dos protestos. O que influenciou, igualmente, a votação da Proposta de Emenda Constitucional 74, apresentada em 2011 pela deputada Luiza Erundina, que propunha a inserção do transporte no rol dos direitos sociais do Art 6º da Constituição Federal³.

O direito ao transporte é, pois, um direito social de caráter coletivo, constitucionalmente garantido desde 2015, o que implica uma obrigatoriedade de prestação positiva estatal para sua efetivação. Como pontua Luft, muito embora os contratos de concessão deleguem a operação dos serviços de transporte, a Administração Pública segue titular dos mesmos⁴. Do mesmo modo que as críticas ao aumento de passagens de 2013 tiveram como enfoque as questionáveis licitações da concessão para explorar os serviços públicos de transporte, essa positivação permite uma cobrança mais direta da ação estatal na garantia e fiscalização de condições básicas nos transportes urbanos.

À guisa de exemplo, segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) a quantidade máxima de passageiros que podem viajar por metro quadrado, em pé, é de 06, o que possibilitaria uma viagem minimamente confortável. Embora seja um número de difícil aferição tanto pelo descaso de fiscalização quanto por ser sempre uma natureza estimativa, calcula-se que se possa chegar ao dobro na região metropolitana carioca⁵.

Não descartando a importância da positivação e demanda do direito ao transporte, há que se encarar os limites desta proposição, de fato, os limites do próprio paradigma de transporte. A necessária garantia do direito ao transporte relaciona-se de maneira inegável com o acesso a outros direitos, de modo que, se por um lado é necessária a luta por sua efetividade, por outro, esta efetividade não

³ ALFONSIN, Jacques Távora. *O transporte passa a ser um direito humano fundamental social*. Disponível em: <http://forumsocialportoalegre.org.br/2015/09/22/o-transporte-passa-a-ser-direito-humano-fundamental-social/>. Último acesso em 12 de janeiro de 2018.

⁴ LUFT, Rosângela Marina.. “O transporte como serviço público e como direito fundamental: decisões políticas e legitimação jurídica do transporte por ônibus no Rio de Janeiro”. op.cit.

⁵ Para norma ABNT: Associação Brasileira de Normas Técnica, Nota 15570 - Transporte — Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros. Válida a partir de 20.03.2009. Disponível em: http://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_15570-2009_Transp_Coletivo_Urbano.pdf. Último acesso em 20 de janeiro de 2019. Para números do Rio: MOURA, Roldão Alves

questiona os fluxos estabelecidos ou o próprio desenho da cidade. Passo, assim, à mudança deste que Georges Amar chama de paradigma do transporte para o paradigma da mobilidade para pontuar possibilidades em direção a um direito à mobilidade.

O século XX foi um século de profundo aumento da urbanização e das possibilidades tecnológicas de transporte dentro e entre as cidades. De fato, muito do crescimento das cidades em um sentido de metropolização se calca, também, nas possibilidades tecnológicas de transportar diariamente um grande volume de pessoas entre áreas habitacionais e de concentração econômica. Há, pois, uma relação de interdependência entre o desenvolvimento dos sistemas de transporte e a expansão desigual das cidades, um possibilitando e retroalimentando o outro. Em outras palavras, se não houvesse um sistema de transportes que tornasse viável que a população trabalhadora morasse a horas de seu local de trabalho, a cidade não poderia crescer horizontalmente da mesma forma. Mas esta mesma população precisar trabalhar nas centralidades econômicas é, já, um resultado da repartição desigual das metrópoles, reforçada diariamente pelo tempo consumido nos deslocamentos.

O enfoque do pensamento nos transportes, contudo, parte consideravelmente do movimento destes veículos, na gestão de fluxos, velocidade e capacidade dos mesmos. O desenvolvimento da tecnologia de transportes teve como cerne as possibilidades mecânicas dos veículos, permitindo o acesso físico aos postos de trabalho, sobretudo, e não necessariamente as demandas e experiências das pessoas. Os passageiros, massa homogênea que utiliza o transporte, nada mais é que isto, usuária de um sistema (de “passagem” por ele).⁶

A gestão destes transportes seria, assim, calcada em garantir os fluxos *de* algum lugar *para* outro, ou seja, uma gestão que organiza as viagens em perguntas básicas de, por onde, como e para onde nos movemos. Contudo, pensar em termos de transportes, além do claro enfoque, mesmo semântico, no veículo, considera este deslocamento somente um meio e não possuindo significações e implicações em si. Ele toma como dados os lugares de onde se parte e para onde se vai - e a própria necessidade de ir - sem se perguntar o que acontece nesse percurso e como esse

⁶ AMAR, Georges. “Le nouveau paradigme de la mobilité » in AMAR, Georges. *Homo mobilis – une civilisation du mouvement*. op.cit.

percurso modifica quem vai. Pensar em termos de mobilidade, de outra feita, possibilita pensar sobre as decisões tomadas pela pessoa que se move e como ela configura esta mobilidade.

Antes de adentrar mais diretamente o conceito de mobilidade, contudo, é necessário pontuar que a crítica ao paradigma do transporte é inseparável da crítica ao modelo automobilístico individual, sob o risco de se confundir autonomia de mobilidade com possuir um carro. Muito embora dentro de nossa estrutura segregada e de poucas rotas de transporte público eficaz o carro individual seja não só um sinônimo de *status*, mas realmente traga melhora nos índices imediatos de qualidade de vida, não se pode perder de vista que ele não tem como constituir um plano possível para mobilidade urbana.

Ademais, mesmo se levando em conta os parâmetros imediatos e para além das vedações financeiras, possuir um carro não significa, efetivamente, uma autonomia de mobilidade. Como responde Viviane quando perguntada sobre se preferiria se deslocar assim, pontua que o tempo de trânsito segue enorme em vias constantemente congestionadas, preferindo, ela, mesmo que tivesse recursos financeiros, fazer seu trajeto em um transporte público. Afinal, este tempo só aumentará com mais um carro na rua, como ela acrescenta. De fato, basta se pensar no espaço ocupado no leito trafegável das vias públicas, sendo que uma pessoa dentro de um automóvel chega a consumir uma área 25 vezes maior que a consumida por quem está dentro de um ônibus⁷.

É preciso também, aliás, desmistificar a impressão do transporte individual demandar um menor investimento público, como se por acaso houvesse tais investimentos o fluxo nas vias seria maior. Para além dos subsídios para o preço de combustíveis, o investimento em vias teoricamente públicas é utilizado mais pelos veículos individuais que pelos veículos públicos, como exposto acima. Isso sem considerar o espaço apropriado pelo estacionamento gratuito nas vias, que diminui ainda mais o espaço trafegável - e ambos significam um não espaço peatonal⁸.

A escolha pública sobre o uso de uma área para uma via para ônibus rápido, um estacionamento para veículos individuais, uma pista compartilhada para ônibus

⁷ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de « Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. BALBIM, KRAUSE E LINKE (org.) *Cidade e Movimento. Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano*. op.cit. p.65.

⁸ *idem*. p.65.

circulares e bicicletas ou várias outras possibilidades é, assim, uma escolha prévia e definidora de todo um desenho que não termina de ser explicado pelo conceito de transporte. Como este conceito também não explica porque Viviane prefere atravessar Madureira a pé nos finais de semana.

Para pensar nestes termos passemos, pois, à própria definição de mobilidade. E acho interessante aqui começar por uma questão surgida durante a pesquisa empírica. Durante a negociação para os dias da realização do *sombreo*, dois aspectos chamaram atenção: o que se encara como mobilidade e como se encara a mobilidade. A proposta apresentada da etnografia, como já dito, pensa mobilidade para além dos transportes e, sobretudo, além do transporte para o trabalho, mas como toda gama de deslocamentos possíveis em um dia. Quando eu perguntava na entrevista sobre a rotina de deslocamentos, contudo, as respostas eram relativamente unívocas, “só vou e volto para o trabalho, não há tempo para mais nada”. Isso indica, evidentemente, o grande consumo de tempo deste deslocamento, mas também a percepção de que é este, de fato, o único deslocamento que importa no dia. Ao, ao realizar as etnografias, percebi que, ainda que no retrato estático seja este o percurso importante, o fundamental, havia outros que chegavam como narrativas extraordinárias, mas recorrentes. E, via de regra, menos acessíveis.

Com Viviane este fato se tornou mais palpável. Muito embora ela tivesse aceitado participar da pesquisa sem colocar restrições, Viviane estabeleceu que só determinados dias da semana seriam possíveis e remarcava com frequência. Quando realizamos o *sombreo*, conversando no percurso, ela me explicou que preferia esse dia porque era o único dia que voltava diretamente para casa e que remarcou várias vezes porque surgiam outros compromissos, e ela preferia que fosse assim. Viviane indicou, de maneira bem direta, uma proteção da sua mobilidade cotidiana como um aspecto de intimidade, não tão partilhável quanto o fluxo de transporte casa-trabalho. Há um aspecto pessoal e constitutivo nos percursos que se faz diariamente que, mesmo que público, não é totalmente partilhável. Não é somente um corpo sendo transportado, mas é um alguém vivenciando e significando estes percursos.

Neste sentido, pensar em mobilidade indica – ou implica – uma mudança de paradigmas. A noção de transporte, como pontua, novamente Georges Amar, reitera uma lógica dual de transportador e transportado na qual nitidamente há uma passividade do transportado frente a um sistema que o escapa. A mobilidade, ao

contrário, para Amar, é uma atividade, é um modo de vida cujas múltiplas dimensões afetam e determinam toda a vida cotidiana do *homo mobilis* para quem mover-se não é uma opção, senão uma forma obrigatória de ser em sociedade⁹.

Para o *homo mobilis*, inclusive, o próprio tempo e espaço possuem sentidos diversos. O tempo da mobilidade não é um tempo “perdido”, é um tempo que se leva em conta nas dimensões do vivido. Da mesma forma, a noção de espaço é transformada posto que a própria mobilidade é um lugar. Tempo e espaço do deslocamento, assim, não são custos necessários, mas possuem uma relevância determinante nessa mobilidade evento, nessa mobilidade experiência em si.¹⁰

Esta mudança paradigmática não significa uma superação do transporte nem uma crítica simplista ao mesmo. Ao contrário, as questões relativas ao transporte de maneira mais direta são essenciais, também, para a discussão de mobilidade, só que estas ultrapassam aquelas. A mobilidade é profundamente afetada pelos custos dos modos de transporte, por exemplo. Em custos, aqui, não restringindo-os ao óbvio custo financeiro. Como aponta Eduardo Alcântara de Vasconcellos, a escolha dos modos de transporte depende da comparação entre os modos disponíveis. Muito embora vários fatores sejam elencados nesta ponderação, sobressaem-se o custo direto e o tempo de percurso¹¹.

Falar sobre escolha entre modais de transporte implica, no entanto, que há mais de um modal efetivamente disponível. Seja pelo valor proibitivo do custo direto, seja pelas múltiplas dimensões de perigo a que se expõe em um tipo de deslocamento, ou seja mesmo pela impossibilidade física de acesso ao modo de transporte, são variadas as situações que cerceiam a possibilidade de escolha de modo de transporte. Viviane, quando ia para a faculdade, que também cursou na Gávea, pegava sempre um determinado ônibus que passava pela Barra da Tijuca. Este era o único ônibus que passava nos horários a ela necessários, sobretudo quando a aula terminava mais tarde. E também era o preço então acessível, pois o metrô sem integração encareceria de maneira insustentável o percurso.

⁹ AMAR, Georges. “Le nouveau paradigme de la mobilité » in AMAR, Georges. *Homo mobilis – une civilisation du mouvement*. op.cit

¹⁰ AMAR, Georges. “Le nouveau paradigme de la mobilité » in AMAR, Georges. *Homo mobilis – une civilisation du mouvement*. op.cit.

¹¹ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de « Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão”. op.cit

Após a já citada reorganização recente do sistema de transportes do Rio de Janeiro, que inclui as obras do BRT, a expansão do metrô para a Barra da Tijuca e a extinção de linhas chamada racionalização¹², o ônibus que Viviane pegava na época da faculdade não existe mais. Neste momento isso não é um problema para ela, pois com o Vale Transporte do trabalho pode pegar o metrô, diminuindo seu custo temporal de deslocamento. Mas a crônica deste ônibus, agora inexistente, permite entrever dois lados da impossibilidade de escolha de transporte. Primeiro, a Viviane universitária que, sabendo existir um transporte mais rápido, não podia usá-lo pelo custo financeiro. Segundo, a inexistência atual de outro transporte que fizesse o mesmo percurso direto por um custo menor. As duas são formas díspares e complementares de se vedar uma prática de deslocamento. Pensar em mobilidade, assim, é pensar também que transportes existem, quais não existem, aonde não levam e o porquê.

A mobilidade, pois, é um fenômeno complexo, com dimensões sociais, culturais, econômicas, psicológicas e mesmo antropológicas. Engloba, inclusive, os movimentos que não se realizam, pois sua não realização – e os motivos dessa não realização – são determinantes na concepção de cidade que se delineia. Assim, se o transporte poderia ser medido em termos de eficácia, fiabilidade e segurança na gestão dos fluxos, a mobilidade não é apreensível por índices estanques, pois se realiza na dimensão do vivido.

Esta mobilidade, assim, já não se confundiria com a quantidade de deslocamentos de um dia, mas se configura como experiência em si, determinando ou influenciando alternativas possíveis de vida e o que conta ou não como *cidade*. Também se afasta, ou complexifica, o paradigma do transporte, posto que o conceito de mobilidade vai além da ideia de transporte classicamente concebida. Não se concentra mais na ideia de origem e destino nem no veículo desta viagem, mas em toda a experiência, todo o evento que é a mobilidade na vida cotidiana.¹³

¹² A chamada racionalização, como explicado no capítulo 1, implicou na supressão de várias linhas de ônibus que faziam trajetos para a Zona Sul.

¹³ Em um informe especial sobre esta temática, a Comissão de Direitos Humanos do Distrito Federal Mexicano, esquematizou a transição entre os paradigmas de transporte e mobilidade nos seguintes temas: enquanto o paradigma de transporte teria um enfoque no movimento dos veículos pela cidade, o de mobilidade se pautaria pelo movimento de pessoas. Assim, se o primeiro se expressa em termos de número de viagens, deslocamentos e passagens, o segundo se determina pela possibilidade de relações, oportunidades e satisfação de necessidades. O transporte, que tem veículo como meio, é determinado pela eficácia, rapidez e fluidez deste. Já a mobilidade, para qual o movimento tem um valor em si, é determinada pela acessibilidade das pessoas aos lugares e à satisfação de suas necessidades de bens, produtos e serviços. Por fim, e absolutamente

Pensar a mobilidade, assim, não é descartar a importância do direito ao transporte, mas, reconhecendo-o como componente desta mobilidade, apontar, também, suas limitações. O direito ao transporte não chega, para manter a metáfora temática, a todas as dimensões da mobilidade, por todo seu enfoque veicular e massivo. Para se ter um direito à mobilidade é necessária a garantia do direito ao transporte, mas o direito ao transporte não garante um direito à mobilidade¹⁴.

Entre transporte e mobilidade, pois, não se daria uma oposição, mas uma mudança de ponto de vista, sendo o transporte uma ferramenta enquanto a mobilidade é uma prática, uma forma de ser e estar. A mobilidade, assim, enquanto fenômeno, apresentaria, de novo para Amar, oito dimensões: o indivíduo, os lugares, o tempo, o corpo, os outros, o trabalho, o ambiente, os valores. Não poderia ser pensada senão como fenômeno social, dada a interação constante e produtiva de suas várias dimensões¹⁵.

Desse modo, ao invés do indivíduo pensado de modo homogêneo, o “viajante médio” de um conceito de transporte, os viajantes reais obedecem a determinantes sociais complexos. O “viajante médio” escolhe o percurso com o melhor custo-benefício em vista dos custos financeiro e de tempo. Viviane escolhe entre ônibus e metrô por estar com tanto sono que prefere dormir no percurso, mesmo demorando mais - e ser impossível dormir no metrô. E escolhe esperar o próximo metrô, e demorar mais no final da tarde, para entrar no vagão destinado a mulheres.

determinante do olhar que se lança, enquanto o paradigma do transporte reconhece o grupo de pessoas que se desloca como heterogêneo, mas não dá especial relevo aos marcadores dessa heterogeneidade, a mobilidade se pensa a partir de uma maior ênfase nos mesmos marcadores. O estudo mexicano aqui referenciado cita as condições de gênero e idade, mas a elas podemos acrescentar raça e classe como necessariamente definidoras dessa experiência de deslocamento e acesso à cidade. COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL *Informe Especial sobre derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*. Disponível em: <https://cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>. Último acesso em 20 de fevereiro de 2019.

¹⁴ Problema de tratar a questão da mobilidade urbana como provisão de serviços de transporte, além da falta de articulação e continuidade das políticas públicas. Conceito recente de mobilidade sustentável para se insurgir contra esta questão. Mas o planejamento de mobilidade, novamente, carece de dados. Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS) desenvolvido pela Escola de Engenharia de São Carlos constitui-se como ferramenta para monitoração da mobilidade urbana sustentável e avaliação do impacto de políticas públicas. Conquanto seus 9 domínios, 37 temas e 87 indicadores, perpassem inúmeros aspectos dos já citados como invisíveis no planejamento para transportes, como mobilidade a pé e ciclovária, não permite nenhum tipo de segregação de dados por raça e gênero. SILVA, Antônio Nelson Rodrigues da Silva; COSTA, Marcela da Silva; MACÊDO, Márcia Helena. “Planejamento integrado, organização espacial e mobilidade sustentável no contexto de cidades brasileiras” in BALBIM, KRAUSE E LINKE (org.) *Cidade e Movimento. Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano*. Brasília: IPEA- ITDP, 2016.

¹⁵ AMAR, Georges. “Le nouveau paradigme de la mobilité » in AMAR, Georges. *Homo mobilis – une civilisation du mouvement*. op.cit.

Para Amar a mobilidade tem uma dimensão antropológica que torna cada indivíduo coprodutor da cidade, ao desenhá-la em seus percursos e com seu “coquetel de mobilidade”¹⁶. Aqui é necessária uma perspectiva crítica ao caráter utópico e hiper-individual com que o urbanista define o fenômeno da mobilidade. O principal problema do otimismo de Amar com a vida móvel, com a mobilidade atributo essencial, é que, da forma como ele a apresenta, deixa de fora qualquer recorte obrigacional deste tempo de deslocamento. Como se a forma de se mover na cidade fosse uma escolha deliberada, bem como o que fazer neste tempo vivenciado na mobilidade¹⁷.

Falar em escolhas em uma sociedade profundamente desigual é complexo e, via de regra, enganoso. Muito mais do que uma escolha individual, de fato, ou muito menos, como bem coloca Jorge Luiz Barbosa, a gestão do espaço-tempo da mobilidade é um trunfo de poder, funcionando em uma dimensão estratégica da reprodução do urbano. Barbosa pensa o significado da mobilidade na construção democrática da cidade na chave da metropolização, como já discutido também no primeiro capítulo. Denota, pois, como a hierarquização das centralidades na metrópole maneja, também, escalas espaciais que envolvem o movimento de fluxos em suas diferentes velocidades. Não há como pensar em escolhas quando um ônibus não existe (mais)¹⁸.

Assim, as exigências criadas pelo modelo urbano atual, tanto na repartição desigual dos serviços públicos quanto da expansão territorial da metrópole implicam, igualmente, na fixação de um tempo imposto de deslocamentos quão maior quão mais distante se esteja do centro - física e socialmente. Move-se mais quem menos tem opções de não se mover ou como se mover. A obrigação de mover-se e o controle do sistema de transporte funcionam, assim, como domínio das escalas do movimento, como domínio sobre os corpos.

Na contramão da perspectiva liberal de Amar, assim, esta mobilidade constitutiva não é uma escolha individual de significar o tempo-espaço dos

¹⁶ O termo aqui, cunhado pelo autor, refere-se à possibilidade de mesclar vários tipos de modos de transporte de maneira individual, fora dos padrões estruturais definidos pela organização de transportes. Ao invés de seguir fluxos gerais cada pessoa, individualmente, faria seu próprio coquetel de mobilidade, escolhendo as formas e destinos do deslocamento. AMAR, Georges. “Le nouveau paradigme de la mobilité » in AMAR, Georges. *Homo mobilis – une civilisation du mouvement*. Paris : FYP Éditions, 2016

¹⁷ *idem*

¹⁸ BARBOSA, Jorge Luiz. “O significado da mobilidade na construção democrática da cidade”. *op.cit.*

deslocamentos, mas uma gestão da produção de cidades. Estar inserido na economia de fluxos velozes, como coloca Barbosa, não significa verdadeiramente acessar o onde se chega. Aliás, mesmo estes fluxos velozes dependem de quem e para onde, pois a percepção do tempo igualmente depende do *quem* da mobilidade.

As possibilidades de mover-se pela cidade, assim, são limitadas ou organizadas pelas hierarquias espaciais e sociais, o que não exclui, ao contrário, o caráter constitutivo da mobilidade em termos pessoais. Porque a constituição de si também é limitada ou organizada pelas hierarquias espaciais e sociais. Esta vivência do trânsito, esta vivência em trânsito, não só não tem um agente neutro como reafirma e reitera as não neutralidades do percurso.

A forma como cada pessoa vivencia e significa seus percursos diários, as escolhas que faz, que pode fazer, o uso do tempo, o uso que pode ter, compõe, portanto, a mobilidade urbana. Dos deslocamentos que se faz aos que são vedados, do caminho que se faz a pé à composição de metrô que se deixa passar para entrar no vagão desejado, vivenciar estes percursos é vivenciar a cidade e estes percursos determinam qual cidade. E, nos movendo com o transporte até as mobilidades, pelos caminhos das mulheres.

3.2

Mobilidade de mulheres movendo conceitos

Conceição

Conceição acorda antes de seis da manhã para organizar a ida dos filhos para escola, mas só sai de casa 7h45, depois de cuidar das plantas e dos gatos. Nos encontramos na porta de sua casa e fomos andando no sol já forte os 5 minutos até o ponto de ônibus duas ruas depois da sua, no Barreto, em São Gonçalo. O ônibus chega ao mesmo tempo que a gente, mas antes mesmo de pegar o cartão de passagens Conceição verifica se tem lugar sentada. Se não tivesse, esperaria o próximo. Vai conversando tensa para ver se vai ter trânsito para além dos “pontos de sempre”. Conceição só relaxa mesmo quando chega na ponte e a vê sem trânsito “uma ponte assim é muita sorte”.

Saltamos na Leopoldina, Conceição já de olho no ponto seguinte. “É que quando eu vejo o 112 já perco a dignidade e corro mesmo”. Mas o sinal aberto com grande fluxo de tráfego não permite que corramos. Conceição vai dizendo baixinho: “fecha sinal, espera motorista”. Quando o sinal enfim fecha Conceição alegra-se, o motorista, que a conhece, nos esperou. No 112 os vendedores de comida se sucedem, enquanto Conceição vai vigiando o trânsito inquieta. Mas nem bem consegue ficar feliz de chegarmos rápido “deve ser mau presságio, a volta vai ser ruim.”

A volta de Conceição normalmente começa às 18h. Salvo quando ela já sabe que terá tanto trânsito que é melhor fazer um happy hour. Há algumas possibilidades de percurso, como ela me explica, mas ela prefere este para fazer um pedaço do caminho com um colega de trabalho. Pegamos o ônibus quase vazio na Gávea, Conceição reclama da fome e compra uma bala para enganar quando entra um vendedor. A filha liga para negociar a ida para uma festa, depois o filho, Conceição vai falando com amigas e família pelo celular.

“Quando preciso de alguma coisa durante a semana salto neste ponto do mercado, porque de manhã ainda não abriu nenhum perto de casa e quando a gente chegar agora já fechou” me explica mostrando o ponto do mercado, dois pontos antes do seu. Entre saltar de um ônibus e pegar outro são cerca de 5 minutos. O ponto está cheio. Conceição me diz que dois ônibus seriam possíveis, mas que em um foi assaltada, então evita.

Conceição já conhece até os pontos de goteira do ônibus, como me explica quando diz onde podemos sentar. Preocupa-se se eu tenho casaco, esse é muito frio. Lembra que tem um terceiro ônibus possível e que ela preferiria, mas ele não aceita bilhete único. Com o engarrafamento na entrada da ponte Rio-Niterói, ela me conta que quando não tem outras coisas para fazer no ônibus fica fazendo um jogo de criar palavras com as letras das placas dos carros. Jogo que a filha também gosta e agora, quando estão juntas, disputam quem pensa mais rapidamente a palavra.

A ponte acaba fluindo bem e Conceição diz que eu dou sorte. Vai me mostrando os pontos onde costuma passar, o ponto onde salta quando vem de algum show com a filha e prefere pegar um Uber no trecho final. Ela e a filha adoram ir a shows na Lapa, sobretudo de rap, e voltam de ônibus até onde dá. Quase saltando, lembra que quer esconder os bombons que está levando para os filhos, pois estamos perto da Páscoa. “Estão grandes e eu boba escondendo, mas, sabe como é mãe.”

Conceição cria jogos para que o tempo imposto do seu deslocamento passe mais rapidamente, mas também cria rotas e formas de ser e estar tecendo sua rede de mobilidade pela teia metropolitana. Suas opções de horário de deslocamento relacionam-se com seu horário de trabalho e a tentativa de escapar dos picos de maior trânsito, mas também com a organização dos horários dos filhos. Entre os ônibus, pega aquele que é acessível financeiramente, mas evita o que a faz sentir mais insegura. O ponto em que faz baldeação varia se ela precisa ou não passar no mercado. Aos finais de semana, combina transporte público com transporte individual por aplicativo para ir a shows de rap com sua filha.

A forma como Conceição, mulher negra de 45 anos, moradora de São Gonçalo habita seus trânsitos não pode ser totalmente alocada nem na visão liberal de Georges Amar, ela não escolhe seus deslocamentos em um coquetel de mobilidades pessoal, mas também não cabe em uma perspectiva simplista e acachapante de transportes casa-trabalho. Literal e metaforicamente, Conceição

salta antes do ponto previsto, seja para comprar mantimentos para a casa, buscar os filhos em algum lugar ou garantir sua segurança quando volta de um momento de lazer. A mobilidade de Conceição desloca os tempos e fronteiras abstratamente impostos na cidade, porque a mobilidade de mulheres desloca os tempos e fronteiras abstratamente impostos na cidade. Entender o lugar dos deslocamentos de mulheres para chegar a um direito à mobilidade é, assim, essencial.

Paola Jirón e Dhan Zunino Singh, ao falar do campo de estudos de mobilidade de mulheres como um todo, vislumbram duas correntes principais. A primeira buscaria responder como o gênero forma a mobilidade, ou seja, como as diferenças de gênero criam, reforçam ou mudam padrões de mobilidade cotidiana. A segunda, por outro lado, pensaria como a mobilidade forma o gênero, a dizer, como o processo de mobilidade/imobilidade permite visibilizar relações de poder de gênero¹⁹.

As duas questões não me parecerem, de nenhuma forma, indissociáveis, pois evidenciar as relações de poder é necessário para entender as mobilidades de mulheres, sob risco de cair em uma descrição comportamental perigosa e inócua. Caren Levy, ao fazer um balanço de 25 anos de trabalhos em transporte e gênero, aponta igualmente para este risco, sendo que muitos dos trabalhos que identificam padrões invisíveis de transporte de mulheres os restringem ao reino das diferenças comportamentais, como se tais escolhas se dessem fora de um quadro de relações sociais profundamente marcadas²⁰. Ao mesmo tempo, evidenciar as mobilidades de mulheres é essencial para reconfigurar os fluxos e desenhos de cidade.

O ponto, pois, é que propor um direito à mobilidade é indissociável de materializar quem é a pessoa que se move, quem é esse/a sujeito/a de direitos que se desloca pela cidade. Levy, trabalhando dentro de uma crítica ao paradigma da escolha de viagem, demonstra como tal pensamento foi forjado dentro da lógica do “homem racional” da economia clássica, que tomaria decisões individuais em uma espécie de *vacuum social*²¹. Em outras palavras, como se a escolha da viagem fosse uma escolha idêntica para todos que realizam um mesmo percurso, sopesando tempo de deslocamento e custo financeiro. Ao contrário, colocando em destaque as

¹⁹ JIRON, Paola & SINGH, Dhan Zunino. “Presentación: Dossier Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas” in *Revista Transporte y Territorio*, núm. 16, 2017.

²⁰ LEVY, Caren. “Travel choice reframed: ‘deep distribution’ and gender in urban transport”. in *Environment and Urbanization* Vol 25, No 1

²¹ *idem*.

estruturas que diferenciam quem viaja, alteram-se mesmo os custos, ou melhor, há custos não contabilizáveis no padrão do “homem racional”. As decisões não podem ser pensadas sem uma relação direta com as estruturas que localizam tanto quem se locomove quanto os percursos que realiza.

Não só o planejamento dos transportes é feito com padrões de gênero, mas esses padrões, como pontua novamente Levy, são obviamente os de uma família classe média ocidental, ao que poderíamos acrescentar, uma família branca, heteronormativa, de classe média e ocidental. Assim, se por um lado o planejamento generificado dos transportes reitera relações de poder que norteiam a (im)possibilidade de escolhas, evidenciar os deslocamentos que ultrapassam essa concepção restrita, classista e racista de cidade mostram um exercício e reivindicação de mobilidade em tudo mais amplo que trajetos do homem racional para seu trabalho²².

Os resultados organizados por Levy demonstram que as mulheres tendem a se deslocar mais a pé e em transportes públicos. As viagens, como já bastante dito, são mais curtas, mas também entre lugares mais dispersos na cidade em função das tarefas para o lar e comunidade. Mesmo os deslocamentos para o trabalho não se dão nos mesmos fluxos dos tidos como padrão, pois o alto índice de ocupação informal feminina demonstra outros e variados fluxos. Ainda, como mulheres são a maioria nos trabalhos domésticos, o horário irregular não é atendido pelo transporte público²³.

Ler a mobilidade urbana a partir do gênero implica, assim, dar outro sentido para o tempo. Viagens são rotinas espaço-temporais que formam um conjunto de comportamentos estendidos através do tempo. Além das viagens fora dos padrões de transporte, incidem em outra gestão do tempo, os comportamentos ditados pelo medo do assédio ou maneiras de evitá-lo modificam e restringem a relação com a cidade.²⁴

²² *idem*

²³ *idem*.

²⁴ Em trabalho especificamente sobre o medo das mulheres como uma questão de justiça espacial, Paula Soto Villagrán propõe analisar o próprio medo dos espaços públicos como uma forma de violência contra a mulher, uma violência simbólica. Realizando entrevistas e trabalho de campo com mulheres da Colonia Doctores, na Ciudad do México, percebeu o medo como uma condicionante de apreensão do espaço constante, variando somente quanto ao motivo por questões etárias e situacionais. VILLAGRÁN, Paula Soto. “El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial.” *Revista Invi*. num 75 vol 75.

A constituição do sujeito masculino no desenvolvimento urbano, como aponta Christine Bauhardt, possui uma íntima relação com a tecnização das ações na cidade. A cidade como uma máquina de racionalização do cotidiano combina-se, de maneira contundente, com a autonomia corporal masculina, que se apropria do urbano como instituição em seus fluxos previsíveis e determinados. Essa racionalização, contudo, não inclui as tarefas de cuidado, atribuições socionormativas da mulher²⁵.

Mesmo a conotação positiva da velocidade para a mobilidade, para Bauhardt, tem um aspecto androcêntrico significativo, bem como a obrigação de aceleração como princípio do urbanismo só leva em conta metade da realidade econômica - somente as tarefas de produção e não as de reprodução. O maior problema da mobilidade assim não seria a organização tecnológica para cobrir longas distâncias, mas a organização da vida cotidiana. Justamente neste sentido que a apreensão qualitativa da mobilidade de mulheres permite ir contra a visão androcêntrica e tecnocrata e analisar motivações e formas de apropriação do espaço-tempo.²⁶

Os caminhos das sujeitas de pesquisa demonstraram, justamente, uma gama de deslocamentos múltiplos ou cortes no trajeto previsto inicialmente para atender funções de cuidado e segurança. É preferível esperar o próximo ônibus ou pegar a próxima composição do metrô (sempre que se puder esperar) para ir com mais conforto e segurança. Embora o custo financeiro seja essencial na conta dos deslocamentos, ele é ponderado com a segurança física, o cansaço, as múltiplas tarefas, o cuidado, a cidade em estado de alerta.

O tempo do deslocamento é gerido em relação não só à velocidade, mas às funções correlatas de cuidado, sobretudo das mulheres mães. Quantos transportes se pega e onde são também decididos nestes termos. A geografia dos estabelecimentos de saúde e educação, assim, implicam igualmente no sentido dos percursos e no quão fragmentados serão os mesmos. As escolhas, se é que se pode chamar assim, condensam os custos financeiros, atenção à segurança, funções de cuidado e limites últimos do corpo.

²⁵ BAUHARDT, Christine. "Politiques des transports pour la ville européenne postmoderne : une question de genre » in ALLEMAND, Sylvie ; ASCHER, François LEVY, Jacques (org) *Le sens du mouvement*. Paris : Éditions Belin, 2005.

²⁶ *idem*.

Andrea Gutiérrez e Malena Reyes chegam a conclusões em tudo similares em uma pesquisa baseada na prática de mobilidade de mulheres que habitam o conurbano precário²⁷ de Buenos Aires. A pesquisa de Gutiérrez e Reyes, de fato, é muito semelhante a que aqui tentei empreender, consistindo na conjunção de entrevistas semi-estruturadas com registros de campo. Apontam as autoras que as práticas de mobilidade de mulheres são fundamentalmente dependentes do transporte público e consideravelmente diversas, tanto em motivação quanto em dispersão geográfica. A motivação é subordinada à saúde, estudo e trabalho de todo resto do grupo familiar e são realizadas normalmente em uma condensação de caminhada e ônibus, pois mesmo quando a família tem carro ele é de uso masculino, de modo que tendem a ser viagens múltiplas, lentas e complicadas.²⁸

A sensação de insegurança não pode ser levada em conta somente quanto à decisão por viagens, mas, sobretudo, nas implicações destas viagens em estado de constante alerta para apreensão do espaço da mobilidade. Como pontua Paula Soto Villagrán, o medo da violência reduz a mobilidade de mulheres, limitando opções de viagens, o que influencia decisões de onde trabalhar e/ou estudar e reduz o uso de determinados serviços²⁹.

Dentro das coreografias de risco da cidade, espaços vazios e especialmente cheios confundem-se na violência potencial que apresentam. Se normalmente as ruas vazias são associadas ao perigo de violência sexual, estar aglomerada em um transporte público dentro de um engarrafamento, por exemplo, é igualmente uma situação de risco³⁰. Os atos de abuso e assédio, assim, se incrustam em determinados lugares-movimentos, se espacializam neles. O metrô, neste sentido, é uma representação disso, tanto pelos recorrentes casos de abusos registrados neste tipo

²⁷ Pela definição das autoras, o conurbano precário são zonas com deficit de transporte público e altamente monofuncionais mas onde não haja modelo auto-intensivo. Ou seja, áreas periféricas não atendidas pelo transporte público e sem variedade de serviços cuja população não possa utilizar transporte individual privado – carros e motos - com cotidianidade.

²⁸ GUTIÉRREZ, Andrea & REYES, Malena. « Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires » in *Revista Transporte y Territorio*, núm. 16, 2017

²⁹ VILLAGRÁN, Paula Soto. “El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial.” *op.cit*

³⁰ Como aponta Villagrán, dialogando com MacDowell, o estar aglomerada, para o corpo feminino, é uma situação de risco. Estar em um metrô cheio, estar em um ônibus cheio parado em um engarrafamento é uma situação de risco. VILLAGRÁN, Paula Soto. “El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial.” *op.cit.*

de transporte de massa quanto por ser o *locus* de uma das mais questionadas políticas públicas em relação à mobilidade de mulheres³¹.

Em locais tão distintos como Japão, Índia, México e Brasil há, em algumas cidades, a separação de um vagão de metrô e/ou trens para transporte exclusivo de mulheres, sobretudo em horários de maior lotação, como forma de proteção contra assédios diários. Tal medida é consideravelmente criticada por naturalizar a prática de assédios, bem como reiterar a segregação como defesa para mulheres. No entanto, vem sendo discutido aumento de sua implementação como medida emergencial dada a continuidade das denúncias de abusos diários no transporte lotado³².

No Brasil, atualmente, tal política está implementada no Rio de Janeiro, Brasília e Recife, muito embora em Recife aparentemente não tenha saído da fase de testes³³. Em pesquisa anterior no Rio de Janeiro, através da aplicação de um formulário *survey* junto a mulheres que utilizam diariamente o vagão rosa (denominação dada pela cor – bem significativa – com a qual se pintou os vagões exclusivos para mulheres nos metrô fluminenses) os resultados indicaram que, muito embora com uma implementação limitada e classista, os vagões exclusivos têm ampla aprovação entre as mulheres.³⁴

³¹ Não pretendo aqui afirmar que há mais casos de assédio no metrô pois tal informação não é possível a partir dos dados disponíveis, mas as situações de assédio em metros e trens têm tido maior visibilidade, também, pela discussão sobre a polícia de transporte único. Sobre assédios em trens, metrô e ônibus, interessante ver : <https://noticias.r7.com/sao-paulo/mulher-sofre-importunacao-sexual-a-cada-22-horas-no-transporte-publico-17102018>.

³² Para mais informações ver TILLOUS, Marion “Les voitures de métro réservées aux femmes comme instrument d’action publique : une réponse à quel problème ? » in *Géocarrefour*. n 91/V. 1, 2017.

³³ Embora haja notícias da inauguração do vagão único no Recife a partir de janeiro de 2017, quando busquei aplicar a mesma pesquisa que havia levado a cabo na cidade do Rio de Janeiro, em agosto de 2017, constatei que a política não estava em funcionamento. Contatando o sistema de trens do Recife, fui informada que “seguia em fase de implementação”. Contudo, das dez mulheres que entrevistei em cada uma das linhas do metrô da cidade, nenhuma tinha visto ou utilizado tal política pública.

³⁴ A pesquisa foi feita nos vagões exclusivos, com aplicação de formulário para 81 mulheres. As perguntas consistiam em: 1- Frequência de utilização do vagão (“sempre”, “às vezes” ou “raramente”); 2- Motivo de utilização (“conforto”, “segurança” ou “indiferente”); 3- Percepção do transporte público como perigoso (“sim” ou “não”); 4- Percepção do “vagão rosa” como proteção (“sim”, “às vezes” ou “não”); 5- Importância e eficácia do “vagão rosa” (“não é importante”, “é importante e suficiente” e “é importante, mas não é suficiente”). A percepção de insegurança nos transportes públicos é absolutamente majoritária, indicada por 75% das mulheres. Ao contrário, a percepção sobre a efetiva proteção do “vagão rosa” foi quase que equitativamente dividida entre as respostas (27 “sim”, 26 “às vezes” e 28 “não”). Aqui, igualmente, importante chamar a atenção para determinados complementos das respostas, como, diversas vezes, no trem, a resposta era “sim, quando funciona” ou “não, porque não funciona”. Por fim, quanto à pergunta sobre a importância da política, há igualmente franco predomínio da resposta “é importante, mas não é suficiente”, para 63 mulheres, 78% do total. Somente quatro mulheres responderam que “não é

A pesquisa corroborou os dados da Agência de Transporte do Rio de Janeiro (Agetransp) que indicam que a lei do vagão exclusivo é mais cumprida no metrô que nos trens e, entre as linhas do metrô, mais na linha 1 que na linha 2. Um rápido olhar para o mapa socioeconômico do Rio de Janeiro não deixa dúvidas sobre como a política funciona mais nas áreas de maior concentração de renda da cidade. O que não é de se espantar contrastando com a pesquisa empírica, já que somente para as áreas mais ricas da cidade havia seguranças da concessionária de metrô que fiscalizassem o cumprimento da lei.³⁵

Mas, por outro lado, conquanto parecesse bem evidente o descumprimento legal da política de vagão exclusivo, um número significativo de mulheres dentre aquelas que reconheciam que o vagão único não funcionava totalmente, ainda assim o achava importante. A resposta recorrente, neste sentido, foi que a política de transporte apartado “É importante, mas não é suficiente”. Outro dado desta pesquisa, que em tudo se relaciona com a discussão que ora empreendo, é que, entre os motivos apontados para se eleger o vagão das mulheres e não o misto, conforto aparecia conjuntamente a segurança.

Uma política de transporte segregado, evidentemente, não pode ser proposta como uma solução definitiva, o que não impede que seja importante como uma política afirmativa a curto prazo. Os vagões exclusivos, ou toda uma proposta de transporte exclusivo como acontece no programa *Viajemos Seguras*, no México,³⁶ levantam a questão primordial que o fato de se deslocar com atenção e medo

importante”, que configura 5% do total, enquanto quatorze mulheres (17%) consideraram a política de vagão único importante e suficiente para o problema demandado. ALBUQUERQUE, M.I B. “O “vagão rosa” e as mobilidades nada neutras políticas de transporte exclusivo nos deslocamentos urbanos” in *Revista E-metropolis* n 35 ano 9.

³⁵ Em seguidos relatórios da Agência Controladora Estadual é visível a diferença na porcentagem de homens encontrados nos vagões do metrô, quando da fiscalização, e no dos trens. No relatório geral referente a 2015, época da pesquisa, a média de presença masculina nas composições no metrô era de 9,81% em novembro e 5,14% em dezembro. No sistema da SuperVia (trens), por sua vez, a média de descumprimento foi de 70,2% em novembro de 2015 e 68,5% em dezembro, sendo o ramal Japeri o que apresentou maior incidência de desrespeito, em torno de 80% e Deodoro o “menor”, cerca de 50%...

³⁶ O programa “Viajemos Seguras”, no México, no qual se inserem políticas como as já citadas, de fato, vai muito além da criação dos transportes em apartado, demonstrando especial preocupação com a rede de denúncias (há uma linha 24h para denúncias de assédio em transporte público) e incentivo à autoconfiança. Todos os ônibus exclusivos da linha *Athenea*, por exemplo, para além de pintados de rosa, possuem imagens de importantes mulheres da história mexicana. Programa “Viajemos Seguras”, do México DF. Para informações mais detalhadas: http://www14.df.gob.mx/virtual/wp_inmujeres/asesorias/victimas-de-violencia-sexual-en-transporte-publico/viajemos-seguras/.

redobrados implica um cerceamento da apreensão da cidade e outra significação para os mesmos espaços.

Viviane fez questão, tanto durante a entrevista quanto durante o *sombreo*, de dizer que quando pode viaja no vagão separado, embora nunca tenha vivenciado uma situação direta de assédio. Mas o vê como mais confortável e prefere não arriscar. Sua apreensão de cidade e mobilidade em alerta indica este espaço-móvel como mais indicado, sendo mais uma das preocupações quando se posiciona para conseguir entrar no metrô. Também Conceição se guia na gestão dos seus deslocamentos pela possibilidade de segurança, sobretudo quando anda com a filha, é quando anda mais atenta, diz ela, e planeja todos os trajetos conjuntos para esta proteção.

A mobilidade de mulheres, as muitas mobilidades de mulheres, são um espaço-tempo essencial para se chegar a um direito à mobilidade que não reitere o sujeito abstrato e androcêntrico dos paradigmas correntes. É preciso, reconhecendo a mobilidade como um lugar, situá-la e a espacializar, para, então, podermos enfim pensar, o que este movimento para o direito – ou direito ao movimento – pode significar? E como pode significar o direito?

3.3

Direito ao movimento, direito em movimento, direito à mobilidade

Lygia

Espero Lygia na porta de sua casa, em Todos os Santos, Meier, às 6h20. Lygia atrasa um pouco do horário que combinamos e se preocupa comigo. É que ela foi assaltada há cerca de um ano justamente em frente à sua casa no horário em que sai para trabalhar. Desde então, Lygia prefere sair mais tarde e atrasar o horário de chegada no trabalho do que sair cedo de casa. Anda tensa, checando em todos os lados quem passa pela rua. Caminhamos 10 minutos até o ponto, somos só nós duas nele, e Lygia não relaxa conferindo com dificuldade o número dos ônibus que apontam na rua. Me explica que nem sempre param ali, por ser um ponto sabidamente perigoso. Esperamos mais cinco minutos até passar nosso ônibus, que para.

Lygia senta embaixo do ar condicionado, que faz uma goteira constante em sua cabeça. Ela interrompe os assuntos irritada com o ar. Diz que com o tempo se vai conhecendo os bons lugares do ônibus, os pontos onde entra e sai gente e até quais os melhores motoristas. Saltamos no ponto final e andamos cerca de 10 minutos até o metrô da Saens Pena. Lygia conhece bastante gente no caminho e vai cumprimentando aqui e acolá. Quando entramos na estação do metrô, a composição já está chegando, então entramos no primeiro carro próximo à escada.

Ela diz que sempre prefere andar até o meio, onde estão os mais vazios, pois sua prioridade é ir sentada.

Ela me diz que testou vários jeitos de ir para o trabalho e esse nem é o mais curto, mas é o mais confortável “Não era para ser uma guerra todo dia, né?”. Quando consegue sentar, me diz como prefere o vagão “velho” do metrô e não o “novo” porque no “velho” é possível encostar para dormir, enquanto o “novo” parece ser feito expressamente para não dar para nem cochilar. Na estação Antero de Quental, no Leblon, pegamos o ônibus do metrô para Gávea. Lygia comenta como é melhor desde que abriu esta estação por não ter que pegar a São Clemente. Às 8h10 chegamos à Gávea.

Lygia sai do trabalho 16h30, mas hoje só deu para sair 16h40. O caminho de volta é diferente, vamos andando por 10 minutos até o ponto em frente ao Miguel Couto. Com o salto e o cansaço, Lygia tem certa dificuldade para andar. Tanto que quando vê chegando o primeiro ônibus nem tenta correr. Tampouco pega o segundo, que não tem lugar para sentar. Pegamos o terceiro que passa e Lygia diz que esse ônibus ela até gosta. O ônibus depois da baldeação que não, o famoso 257, ela já se sente tendo até algo pessoal contra ele.

Seguimos até São Cristóvão quando saltamos para trocar de ônibus. Tem um 257 saindo e dessa vez Lygia corre para tentar pegar. Quando vê que ele está quase vazio ri “ele fez isso para me sacanear, só pode, só porque você está aqui”. Ela não passa a roleta para poder ir sentada, mas diz que nesse não tem coragem de dormir, por achar ele mais perigoso. Após saltar, andamos ainda dez minutos até sua casa, enquanto vai escurecendo às 18h. Lygia diz que não tem coragem de sair depois disso.

Lygia, mulher branca de 54 anos, não tem nenhum impedimento prático para se deslocar para cidade. Mas tem medo de sair de casa depois que volta do trabalho. Adoraria ir a mais teatros, mas não tem como arcar com o custo dos transportes. No ponto em que espera seu ônibus diário, tem muita dificuldade de enxergar a numeração da linha, tanto pela localização do ponto próxima a uma curva, quanto porque os letreiros luminosos não ajudam. As possibilidades de vivência da mobilidade para Lygia são, assim, geridas pela sensação de insegurança, o custo financeiro e as próprias informações sobre o sistema de transporte.

Falando em sistema de transporte, aliás, o tempo passado no mesmo é também regulado por ser um tipo de composição que possibilita que ela durma ou não, ou seja, sua possibilidade de habitar este trânsito é, também, regulada pela ergonomia de um vagão feito para ser mais ou menos confortável. Tudo isto entremeado, além dos pontos já colocados, nos leva às perguntas, então, o que é ter direito ao movimento? É não ter nenhuma limitação legal ou física para ele? É sentir-se apta e segura para se movimentar pela cidade? Como se configura um direito ao lugar quando este lugar se modifica pelo percurso? Qual é o lugar do direito à mobilidade?

Por todos os movimentos metafóricos e teóricos realizados até agora, pensar o direito à mobilidade não pode ser um pensamento estático. Levando em conta a proposição da mobilidade como experiência e como lugar, o direito à mobilidade passa, obviamente, pela apreensão deste lugar. Como se discutiu para direito à cidade, contudo, espacializar um direito implica reconhecer que ambos, lugar e direito, não são estáticos, mas estão em constante reconstrução, para retomar o vocabulário de Philippopoulos-Mihalopoulos, em rasura³⁷.

E o que se dizer quando este lugar em rasura é também um lugar em movimento? Além de sua reconstrução constante, sua significação muda por onde se desloca, dadas as linhas tão invisíveis quanto bem marcadas da cidade. Um ônibus cheio Zona Norte-Zona Sul³⁸ é um lugar diferente na sua saída e na sua chegada. Assim, o desafio, nem um pouco evidente, é condensar um direito ao movimento com um direito em movimento, a dizer, poder deslocar-se literalmente entre o local de partida e a destinação e também habitar este lugar em movimento que é a mobilidade.

O conceito de direito à mobilidade foi pensado academicamente por François Asher, em diálogo e a partir do direito à cidade de Henry Lefebvre. Ascher, também sociólogo francês, o teoriza a partir das novas relações estabelecidas com o tempo e o movimento. O movimento, de fato, não seria uma questão nova, mas transformada pelos efeitos da divisão do trabalho na economia globalizada. Tais efeitos teriam configurado cidades que não existem sem pensar no movimento. É aí que forja o conceito de metápolis, como essa cidade globalizada, descontínua e difusa, na qual densidade é substituída por velocidade. Como cidades descontínuas, explica, as metápolis teriam seus serviços espaçados, de modo que é a velocidade

³⁷ Espaço em rasura, reiterando aqui o ponto colocado a partir Philippopoulos-Mihalopoulos, para destacar o caráter não estável do espaço. Para o autor, o espaço se reconstrói continuamente pelas relações que se estabelecem com ele, não sendo uma construção estática, mas fruto, também, da negociação constante. PHILIPPOPOULOS-MIHALOPOULOS, Andreas “Quem tem medo do espaço: direito, geografia e justiça espacial” op. cit.

³⁸ Aqui, novamente, pontuando a organização geográfica do Rio de Janeiro, a Zona Norte da cidade é uma área residencial com concentração de renda menor que a Zona Sul. Faço aqui referência a este fluxo de ônibus em específico por toda uma polêmica envolvendo a linha 474. A linha, cujo trajeto é Jacaré-Jardim de Alah, é uma linha de grande circulação tanto em dias úteis, para trânsito para trabalho, quanto em finais de semana, também para trabalho e para a praia. Foi apontada recorrentemente como uma linha perigosa quanto a assaltos nos finais de semana e estigmatizada como relacionada à prática de arrastões nas praias da Zona Sul. Teve, pois, seu trajeto alterado algumas vezes, sopesando a tentativa de auto isolamento das praias da Zona Sul e a necessidade de acesso de trabalhadores nos dias de semana. Alguns pontos aqui apontados podem ser vistos em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/09/dez-onibus-da-linha-474-foram-depredados-no-rio-no-fim-de-semana.html>. Último acesso 23 de fevereiro de 2019.

de chegar, e em que condições se chega, que norteariam a cidade a qual se acessa. Assim, a metapólis é regida pelos fluxos e teria seu tempo e espaço organizados pela mobilidade.³⁹

Retomando as ponderações do primeiro capítulo sobre os deslocamentos metropolitanos de mulheres, agora em termos de mobilidade, é tangível como as linhas evidenciadas pelos percursos femininos alteram o desenho de fluxos também da metapólis asheriana. Se, como aponta o autor, a divisão do trabalho da economia globalizada transformou o movimento nas cidades, a divisão generificada e racializada dos fluxos urbanos evidenciam as fronteiras não vistas da cidade a qual se acessa ou não. O lugar dessa mobilidade, um lugar que não pode ser habitado por todas, é um lugar que mexe com as fronteiras da cidade.

Pensar a mobilidade não como acesso a lugares, mas como tanto *lugar em si* quanto componente dos desenhos do *lugar* altera a concepção do direito à cidade e à mobilidade. Substituindo a imagem de uma cidade “fixa” a ser percorrida pelos transportes que a atravessam, por uma mobilidade que constrói e é construída mutuamente pela cidade, pensá-las ganha um caráter obrigatoriamente bilateral. A cidade são fluxos e os fluxos são cidade. Assim, a migração do conceito de direito à mobilidade para a seara jurídica, migração que anteriormente aconteceu com o direito à cidade, não pode se dar nem somente dentro do direito à cidade e menos ainda dele descolado, mas em mútua dependência. O que tem consequências práticas quando se pensa em entes administrativos responsáveis, mas também teóricas quando se pensa nessa necessária materialização da mobilidade nos tempos e fluxos da cidade.⁴⁰

Lygia tem uma relação quase pessoal com os ônibus que pega, o que, de fato, foi recorrente em com as sujeitas de pesquisa. Seja pelo tempo passado neles ou pelo aspecto constitutivo em sua vida cotidiana, os transportes, sobretudo os ônibus, são quase como pessoas com que interagem diariamente. Da mesma forma o fato

³⁹ ASCHER, François. “Le sens du mouvement: modernités et mobilités » in ALLEMAND, Sylvie ; ASCHER, François LEVY, Jacques (org) *Le sens du mouvement*. Paris : Éditions Belin, 2005.

⁴⁰ Andrea Gutierrez chama atenção a esse processo ao discutir a dificuldade de “aterriçar” o direito à mobilidade. “Aterriçar” no sentido de perceber como a mobilidade constrói e é construída pelo espaço urbano, de modo que a própria localização de determinados aparelhos e postos de trabalho mais vantajosos, por exemplo, compõe o conceito de mobilidade, não são só uma causa ou uma decorrência. Deste modo, é necessária abordagem teleológica, para ir além de um mero acesso a lugares, para verdadeiramente “aterriá-la” GUTIERREZ, Andrea “Direito à mobilidade. Direitos e mobilidade”. In PIRES, Antonio Cecílio & PIRES Lilian Regina *Mobilidade urbana – desafios e sustentabilidade*. op.cit.

de ser um dia de maior engarrafamento ou de tráfego livre é apreendido, durante o deslocamento, mais na esfera afetiva que na esfera racional. “Demos sorte”, “hoje a São Clemente está de bom humor” e outras frases correlatas foram dando pistas desta relação. Embora racionalmente façam críticas aos problemas estruturais da organização do sistema de transportes saturado e a falta de opções para uma mobilidade efetiva, situam-se nesta mobilidade também como uma interação pessoal cheia de percalços.

No já citado artigo “Um olhar possível sobre o conceito de mobilidade e os casos da favela da Maré e do Complexo do Alemão” Silva et ali, ponderando sobre a existência de um direito à mobilidade que perpassa movimentos múltiplos, como mobilidade residencial, do trabalho, das migrações, etc., pontuam como situar mobilidade na cidade passa por um “*processo global de pertencimento e produção de encontros dos seres sociais na pólis/cidade*”⁴¹. Os autores propõem, aqui uma separação entre mobilidade física e simbólica. Ao dissertar sobre mobilidade simbólica expõe como determinados corpos não são aceitos em determinados espaços, exemplo dos rolezinhos⁴².

A demanda de um reconhecimento jurídico e teórico do direito à mobilidade implica nos mesmos riscos que o percurso de positivação do direito à cidade enfrenta⁴³. Sua afirmação não pode se confundir com o reiterar de um projeto excludente de cidade, o que vai ser repetidamente confrontado com interesses empresariais e os grandes empreendimentos de transportes. Nem toda obra que se direciona à rede de transportes implica uma afirmação do direito à mobilidade, como nem toda reestruturação urbana amplia o espectro do direito à cidade – aliás, difícil é citar uma obra recente que efetivamente o faça. À gentrificação da cidade – expulsão dos mais pobres de áreas que passam a ser valorizadas – se pode somar a gentrificação da mobilidade, com o planejamento de projetos de mobilidade que

⁴¹ SILVA, Jailson de Souza et ali. “Um olhar possível sobre o conceito de mobilidade e os casos da favela da Maré e do Complexo do Alemão” op.cit. p 182

⁴² “Rolezinhos”, em superficial definição, foi o nome dado a práticas de resistência de grupos de jovens periféricos ao sofrerem preconceito quando de sua entrada em locais de consumo de áreas economicamente excludentes. Iniciado após repressão a passeios (“rolês”) em shoppings do Rio de Janeiro e São Paulo, configurou-se como significativo movimento político no ano de 2014.

⁴³ Andrés Borthagaray aqui, ao buscar definir direito à mobilidade, pontua igualmente como o direito à cidade é sacrificado quando planejamento urbano resulta em contrastes e barreiras que aumentam a segregação. Para o autor, assim, um direito à mobilidade se configura como um direito à qualidade do espaço, do tempo, das formas e do governo da mobilidade. BORTHAGARAY, Andrés. “Direito à cidade, direito à mobilidade> entre a teoria, as regras e o espaço. in PIRES, Antonio Cecílio & PIRES Lilian Regina *Mobilidade urbana – desafios e sustentabilidade*. op.cit.

reiterem a fragmentação urbana. Mesmo alguns que seriam potencialmente integradores, dado o alto custo para população e a falta de visão global de integração da cidade, terminam por reiterar a carência de redes interligadas e eficazes de mobilidade.⁴⁴

Tal perspectiva ganha especial importância na configuração difusa das metrópoles atuais, na qual centros de interesse alternam-se ligados por estruturas de transporte precárias, sobrepondo pessoas que não *conseguem* se mover e outras que não *podem* não se mover. Ainda, chegar e acessar lugares não se confundem, sendo a garantia de um transporte até um ponto não a garantia de mover-se até ele. Chegar, exausta tanto pela falta de sono quanto pelo alerta constante, não é o mesmo mover-se. Chegar fisicamente a um espaço de educação, por exemplo, não significa a possibilidade real de fruição do direito à educação, seja pelas condições nas quais se chega, seja pelo despreparo do próprio espaço.

O que proponho aqui, pois, é que se mover de maneira efetiva para um lugar é mais do que a possibilidade de estar nele. Para além, é estar nele em condições de vivê-lo. O acesso a direitos e o direito à cidade, assim, passam, pela efetividade da mobilidade, para que se chegue e acesse aparelhos urbanos, para que se frua de direitos fundamentais. Um acesso que, então, passa pelo transporte público de qualidade, mas não se resolve em seu conceito. Um acesso que depende de um direito à mobilidade.

A mobilidade, pois, ganha contornos de direito, mas em um direito que tem grande dificuldade de pensá-la, preso em uma determinada concepção de si, do espaço e do tempo. Pensar o direito à mobilidade nos desenhos urbanos atuais é pensar na contramão dos fluxos naturalizados para a organização da cidade.

⁴⁴ Nesse sentido, Fernando Calonge Reillo propõe fundamental estudo sobre o ordenamento de mobilidades urbanas pela governança neoliberal. Analisando casos ditos de sucesso entre os standards internacionais como o *Transmilenio* em Bogotá e os *Metrocables* de Mendelín, aponta como as obras fragmentadas nas redes de transporte acabam reiterando as estruturas de exclusão, conquanto se apresentem como integradoras da cidade, ocorrendo o que o autor nomeia de uma gentrificação da mobilidade. Apesar de estruturas de transporte como estas possam parecer vagamente positivas para a população ou, na pior das hipóteses, inócuas para seus deslocamentos, o autor aponta como sua estruturação descentralizada e sem visão global, aliada aos altos custos, rompe com as redes de mobilidade anteriores sem oferecer novas redes possíveis, aumentando, pois, as dificuldades de acesso. Correlatos possíveis para o Rio de Janeiro, nesta perspectiva seria pensar o teleférico do Alemão ou o metrô da Barra. Ambas obras apresentadas como ampliadoras de mobilidade urbana, mas limitadas em relação à população que pretendem assistir e reiterando uma fragmentação que afirma os limites urbanos. REILLO, Fernando Calonge. “Governanza neoliberal. Retos para el ordenamiento de las movilidades urbanas” in *Revista Transporte y Territorio*, núm. 16, 2017

Em um informe especial sobre o tema, a Comissão de Direitos Humanos do Distrito Federal Mexicano, condensando vários trabalhos teóricos e práticos sobre mobilidade, buscou apontar seu caráter elementar para a garantia dos direitos humanos na cidade. Note-se, aliás, como fortemente repetido no mesmo informe, que falar em direitos na cidade na terceira maior aglomeração de pessoas do mundo, a Cidade do México, tem um caráter basilar na garantia de direitos humanos. Desta maneira, elencando cartas internacionais e proposta acadêmicas, a comissão mexicana postula o direito à mobilidade como integrante de uma nova geração de direitos humanos, sendo mesmo um pré-direito para possibilitar o acesso aos demais no plano urbano⁴⁵.

Conquanto esta proposta em tudo se alinhe com o reconhecimento de importância e urgência de pensar-se a mobilidade dentre de uma reivindicação de garantia de direitos, caminha por percursos diversos quanto ao vocabulário jurídico. Não obstante a importância da demanda por positivação e reconhecimento em documentos internacionais, tal qual o direito à cidade, o risco constante do cooptação por uma perspectiva neoliberal de cidade não pode ser descartado. Mas, além deste ponto, já discutido, o reconhecimento do direito à mobilidade como um direito fundamental e difuso, nos mesmos termos que aqui trouxemos para o direito à cidade, parece propiciar um chão mais sólido para sua espacialização e efetivação.

Tão próximo do direito à cidade que de fato cabe a pergunta se não se confundem, se, afinal, o direito a apropriar-se e reinventar o urbano também não é o direito de movê-lo e mover-se por ele? Sim e não. Embora umbilicalmente ligados em sua efetivação e permeados em suas fronteiras, o direito à mobilidade e o direito à cidade têm diferenças sutis e significativas na localização do seu espaço. O direito a transformar e dar sentido ao urbano, o direito à cidade, possui mesmo no seu caráter de reinvenção do espaço fronteiras geográficas visualizáveis – conquanto não fixas. O direito a mover este espaço e habitar este trânsito carrega, em si, as fronteiras pois ao mover-se reconfigura escalas.

Elucidativo aqui, talvez, trazer novamente Barbosa:

Dessa feita, uma política de mobilidade implica fazer que os sujeitos invizibilizados nas distâncias espaço-temporais possam saltar escalas impostas, mobilizando-os para habitar - ou transitar em - centralidades (econômicas, sociais e culturais) e, sobretudo, para inventar múltiplas espacialidades de superação da distinção

⁴⁵ COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL *Informe Especial sobre derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*. Disponível em: <https://cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>. Último acesso em 20 de fevereiro de 2019.

territorial de direitos sociais, econômicos e culturais. É com a mobilidade que os desiguais ganham a cena social da palavra e da ação política, para o compartilhamento democrático da cidade como espaço público⁴⁶.

Se o espaço não é fixo, e a mobilidade espaço menos ainda, o direito à mobilidade não pode ser que o direito a saltar escalas e reconfigurar fronteiras. O direito de Viviane escolher como quer chegar ao trabalho, o direito de Conceição organizar seu tempo de deslocamentos para passar no mercado e encontrar sua filha no percurso, o direito de Lygia poder dormir em uma composição de metrô que não seja feita para seu desconforto.

O direito à mobilidade, como direito à apreensão e significação deste espaço em trânsito, é, como pontua Marcuse para o direito à cidade, um todo indivisível. Perpassado, também, pelos vários elementos que integram o direito à cidade: saúde, educação, lazer, moradia, transporte, mas alocado em um outro espaço. Assim, um direito fundamental à mobilidade passa por pensar quem é o sujeito do direito, quem é o sujeito/a desse direito e quais fronteiras as sujeitas de pesquisa cruzam e evidenciam na reivindicação diária por *transitar e habitar* a cidade móvel.⁴⁷

⁴⁶ BARBOSA, Jorge Luiz. “O significado da mobilidade na construção democrática da cidade” op.cit., p.53.

⁴⁷ Aqui, para definição do direito à mobilidade como um direito fundamental me alinho aos termos já enunciados no primeiro capítulo do direito à cidade como um direito fundamental por Guimarães. Na mesma linha quanto à mobilidade escreve Flávio Bastos Pereira, com a diferença que o autor pensa também o direito ao transporte como direito fundamental. Neste sentido, parece-me menos interessante tal proposição, pois o retiraria da demanda positiva estatal própria dos direitos sociais na alocação de recursos. PEREIRA, Flavio de Leao Bastos. “A fundamentalidade do Direito à Mobilidade Urbana” in “Direito à mobilidade. Direitos e mobilidade”. In PIRES, Antonio Cecílio & PIRES Lilian Regina *Mobilidade urbana – desafios e sustentabilidade*. op.cit.

Onde (não) sou – o corpo-fronteira nos quadros de cidade

Chegando ao final da viagem, e já tendo assentado o espaço da cidade e o lugar do movimento, passo agora à discussão de quem se move, ou melhor, como se configura este *quem* pelos deslocamentos e fronteiras da cidade. Neste último capítulo do percurso, proponho, assim, pensar no direito à mobilidade a partir das fronteiras múltiplas que forjam este espaço, o espaço da mobilidade: como estas fronteiras que nos acompanham criam as molduras de compreensão da cidade.

Para tanto, tomo como base a discussão de Judith Butler sobre a alocação diferenciada de condições existenciais como organizadora da nossa percepção de cidade. Localizando o pensamento de Butler no urbano, pensar na distribuição geopolítica da vulnerabilidade corporal pelas fronteiras da mobilidade. Não só as fronteiras das “outras”, mas evidenciando o choque de molduras que esta pesquisa em movimento foi -ou porque talvez toda viagem seja também uma viagem para si – localizo meu lugar de pesquisa para expor os mesmos quadros a partir do marco teórico da branquitude.

4.1

Transitar fronteiras, habitar fraturas – precariedade e as sujeitas do movimento

Clarice

Na hora marcada, 7h, Clarice aparece no portão e me diz “- Não quer entrar rapidinho, para conhecer minha casa”. Acabamos saindo 7h10, correndo para o ponto de ônibus. Atravessamos em cima de uma curva, sem nenhum sinal e pegamos o primeiro ônibus que passa. Clarice queria tanto me mostrar sua casa porque ela e a mãe se mudaram há pouco e ela está muito feliz: finalmente tirou a mãe da situação de violência do ex-marido, seu padrasto.

Vamos direto para o final do ônibus, Clarice prefere ficar perto na porta para o caso de encher. Me explica que poderia pegar só um ônibus ou dois para ir para o trabalho, mas prefere pegar três, o direto dá voltas demais. Clarice viaja todo o tempo tensa “já devíamos estar na ponte”. Clarice mora próxima à região oceânica de Niterói, e a ponte Rio-Niterói é sempre um lugar de alerta. Esperamos cinco minutos o segundo ônibus para irmos sentadas. Clarice lixa as unhas que quebrou fazendo faxina, sem relaxar “ai essa ponte, Jesus!”. Conta que bateu ponto atrasada duas vezes recentemente. Tem atrasado mais porque fica conversando com a mãe de manhã.

Clarice só se acalma quando a ponte anda, me fala mais sobre a mãe, que trabalha o dia todo em casa de família, por isso quando ela chega à noite a mãe já está dormindo. Saltamos em frente ao Instituto Médico Legal: “quando não dá pra aguentar, é aqui que vou ao banheiro. tive medo da primeira vez, mas depois... “ Andamos 5 minutos até o ponto. Clarice relaxa quando vê o ônibus nele. No terceiro ônibus o sono bate, mas ela me diz que nunca dorme. O trânsito rápido a alivia “vai dar pra tomar um café”. Chegamos à Gávea às 9h30.

Clarice normalmente sai às 22h do trabalho, após 12h de trabalho como segurança, mas uma chuva muito forte cai nessa hora e ela está sem guarda-chuva. Espera melhorar um pouco e saímos às 22h15. Vamos andando sob a chuva até o ponto, cerca de dez minutos. Quando chegamos, o ônibus acabou de sair. Clarice se preocupa porque o ponto está vazio, mas prefere encarar esse perigo que pegar o ônibus direto e mais demorado. Em 5 minutos o ônibus passa. Novamente sentamos perto da porta para agilizar a saída. O ônibus, sem ar, tem as janelas fechadas pela chuva. Clarice comenta como está abafado.

Na Leopoldina, saltamos rápido e cruzamos as ruas sem sinal correndo, desviando dos carros. Clarice me diz que queria bater com o guarda-chuva em um homem no ônibus que olhava muito na nossa direção “sabe como é, dá para ver que você não é daqui. é....diferente”. Quando chegamos ao ponto, ela procura um senhor que sempre pega o mesmo ônibus “se ele não está aqui, estou atrasada”. Clarice fica inquieta ao sentir o ponto mais vazio que o normal. Diz que já viu meninos ali assaltando quem está dentro do ônibus, mas que nunca assaltam quem está fora.

Quando passa o ônibus, está quase vazio. Clarice não relaxa, pois em breve saltamos novamente e diz que este novo ponto é especialmente vazio. Muitas vezes, por medo, vai para perto de algum prédio e finge conversar com o porteiro. Hoje até que o terceiro e último ônibus passa rápido, que sorte, é o que a deixa bem na esquina de casa. E está cheio. É quase uma da manhã quando Clarice sobe sua rua.

Clarice é uma mulher negra de 38 anos, moradora de Niterói, região metropolitana do Rio de Janeiro. Clarice é solteira e morou a vida inteira em São Gonçalo, com a família. A mudança para Niterói foi tanto comemorada quanto dolorida. Ao mesmo tempo que a afastou da convivência mais próxima com primas e tias, tornou possível tirar sua mãe de uma situação continuada de violência perpetrada pelo padrasto de Clarice. Também possibilitou pleitear empregos que antes não seriam possíveis, porque consegue chegar mais facilmente em pontos do Rio de Janeiro do que vindo da casa anterior. Aliás, os trabalhos de segurança e manicure que cumula na Gávea, crê ela, não estariam acessíveis se não tivesse se mudado.

Clarice mora na região de Pendotiba, na entrada da favela da Igrejinha, e desloca-se todos os dias até a Gávea, Zona Sul do Rio de Janeiro. Entre os seis ônibus e as cinco horas de deslocamento diário, atravessa cidades, literal e

metaforicamente. Para além da alocação diversa de recursos, também as condições de ser e estar não são as mesmas no bairro onde mora, no ônibus que pega, no bairro onde trabalha durante o dia, no mesmo bairro durante à noite. Ao atravessar espaços físicos e sociais mudam tanto os significados atribuídos aos corpos que ali estão quanto quão vulneráveis estes corpos se tornam. Evidenciar as múltiplas fronteiras da mesma cidade que se redesenham conforme se passa por elas, por quem e como passa por elas, permite repensar não só a cidade, mas as fronteiras deste *quem*, que se move e movimenta os enquadramentos possíveis da cidade.

Dentro de seus estudos mais recentes na busca de uma relacionalidade ética, a filósofa estadunidense Judith Butler tem prestado especial atenção à relação entre corpo e espaço na configuração das condições de apreensão de vidas e coexistência no mundo. Esta capacidade de apreender vidas seria anterior mesmo ao fato de reconhecê-las, pois depende da existência de esquemas de inteligibilidade que nos permitem apreender uma vida para então reconhecê-la como tal.

Os esquemas de inteligibilidade, responsáveis pela organização do que nos é cognoscível, para Butler, condicionam as normas de reconhecimento através das quais reconheceremos ou não. Ou seja, antes do possível reconhecimento, há a possibilidade de apreensão dentro de um esquema que torna inteligível. É preciso primeiro conseguir ver uma pessoa – ter o esquema de inteligibilidade para vê-la – para que as normas de reconhecimento incidam. Nos termos que tentamos trazer para cá, que espaço, ou como o espaço organiza essas normas que primeiro tornam o corpo apreensível para depois ser ou não reconhecível.¹

Partindo da concepção que somos todos corpos vulneráveis uns aos outros, a dizer, nossa vida é vulnerável e exposta potencialmente à violência, investiga a distribuição desigual desta vulnerabilidade a partir da ideia de precariedade. Precariedade, para Butler, baseia-se em uma concepção “mais ou menos existencial”² do corpo como algo fundamentalmente dependente, condicionado tanto pela sua vulnerabilidade em relação a outros corpos quanto em sua relação/ condição de existência frente ao espaço. Toda vida é precária por definição, mas a condição precária, “mais especificamente política”³, refere-se à distribuição

¹ BUTLER, Judith. “Introdução: vida precária, vida passível de luto”. In BUTLER, Judith *Quadros de Guerra*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016. P. 21

² *idem*. p. 16

³ *idem*. p.16

desigual de exposição a esta precariedade. Pensando explicitamente no espaço urbano, Butler pontua como a interação corpo-espaço não se dá em via de mão única, mas como processo que forja o corpo pelo espaço e distribui as condições de precariedade espacialmente⁴.

Toda a discussão tratada no capítulo 1 sobre a hierarquia diferencial de recursos, as centralidades da metrópole e o acesso desigual dos direitos na cidade marcam, espacialmente, também, esta distribuição socioespacial da condição precária. Do mesmo modo, os movimentos possíveis do capítulo 2 relacionam-se, diretamente com o direito a mover-se por estes lugares, alterando a circunscrição espacial destas condições de existência. Mas, se a mobilidade é um espaço, o corpo transita fronteiras?

Clarice gosta de correr, mesmo depois do expediente cansativo. Quando um amigo dá carona, vão juntos correr no Leblon, e depois ele a deixa próxima do ponto, na Leopoldina, onde corre para atravessar as pistas. Clarice brinca: a corrida ali é outra. A corrida é outra? Ou são outras Clarices? O espaço-tempo de uma corrida parece especialmente interessante para pensarmos as condições de precariedade espaciais e corporais nestas fronteiras.

O bairro onde Clarice corre com os amigos, Leblon, é um dos bairros com maior concentração de renda do Rio de Janeiro⁵. É um bairro com boa disposição de serviços urbanos, estruturas de segurança, bem como aparelhos de lazer. Ainda, a própria presença da praia, margeando todo perímetro do bairro, já concentra também local para prática desportiva. Em outras palavras, há estrutura urbana propícia para correr como exercício físico nas ruas. Por toda partição socio-racial da cidade, também é um bairro de maioria branca⁶. Embora não haja dados estatísticos que possam acompanhar esta afirmação, integra uma zona da cidade cujas práticas em relação a corpos negros tendem a oscilar entre a necessidade da força de trabalho e a criminalização da presença quando não para este fim.

⁴ BUTLER, Judith. *Notes Toward a Performative Theory of Assembly* Cambridge: Harvard University Press, 2015.

⁵ Igualmente, de acordo com dados do Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil de 2014 os bairros da Zona Sul do Rio possuem o maior índice de desenvolvimento humano da cidade, à época 0.901, enquanto na região central, para fins comparativos, érea 0.706. Fontes: Análise do IDH para a Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6165511/4162028/analise_idhm_rio_v4_compur.pdf. Acesso em 13 de fevereiro de 2019.

⁶ A Zona Sul da cidade congrega, igualmente, a maioria da população branca, como se pode ver em: <https://desigualdadesespaciais.wordpress.com/2015/11/04/mapa-racial-da-cidade-do-rio-de-janeiro/>. Último acesso 28 de fevereiro de 2019.

O bairro da Leopoldina, onde Clarice corre para cruzar pistas de alta velocidade sem se colocar em perigo esperando nos sinais ou nas passarelas, ao contrário, é um bairro menos residencial, onde não há alocação de serviços urbanos na mesma proporção do Leblon. Ao contrário, apesar de ser um bairro de grande circulação de pessoas por concentrar linhas diversas de ônibus, segue registrando altas taxas de atropelamento por não ter locais próprios para passagem, além dos registros de assaltos e episódios de confronto armado. Visto em termos estritos, potencializaria espacialmente a exposição à vulnerabilidade de todos os corpos.

O corpo negro correndo no Leblon é mais ou menos precário que cruzando carros na Leopoldina? Obviamente, esta é uma medição impossível de ser feita, nem é o objetivo fazê-la. A questão de fundo é que a divisão socioespacial de condições de precariedade não cabe em um mapa da cidade, porque é também corporal. Clarice não só cruza fronteiras, mas ela tem as próprias fronteiras de precariedade com ela em seus deslocamentos.

Gloria Anzaldua, feminista radical da década de 1980, reivindica a fronteira como uma possibilidade de existir frente aos múltiplos lugares de diferença que lhe são impostos. A autora, nascida em uma família mexicana nos EUA, lésbica em uma comunidade fortemente homofóbica, evidencia a partir da narrativa teórico-poético dos próprios percursos subjetivos o transitar constante entre mundos sobrepostos, não pertencendo totalmente a nenhum, mas habitando suas fraturas. Em sua importante obra *Borderlands*, mistura inglês e espanhol para se definir neste território de passagem, não mais buscando um porto de chegada, mas sim demandando a localização no próprio deslocamento. A dizer: se sua constituição subjetiva plena foi negada em todos estes *mundos*, define-se pela possibilidade de tradução constantemente entre eles, em uma subjetividade nômade que migra pelos lugares da diferença.⁷

Construindo sua teoria a partir do corpo e toda sua acachapante materialidade, para ela não há outra possibilidade que habitar o *entre* mundos, os interstícios. Esta materialidade escapa continuamente dos binarismos constitutivos: sempre se é mais do que as delimitações subjetivas impõem. No dizer da autora, não pode habitar somente o mundo de ser uma mulher, nem o de ser chicana, nem de ser lésbica, mas sendo todas, traduz-se entre estas territorialidades⁸.

⁷ ANZALDUA, Gloria “Movimientos de rebeldia y las culturas que traicionan” in *Bordelands*. p 20.

⁸ *idem* p. 21

Justamente por ser este corpo marcado por diversos territórios, sua materialidade é dada por ser aquele cruza, enquanto sua subjetivação constante é a mediação destas fronteiras. A fronteira, para Anzaldua, é, pois, um constante estado de transição. Viver na fronteira é viver em constante tradução entre os vários espaços, ou melhor, viver no interstício *entre* os espaços. A subjetividade nômade, assim, é este viver em modo de tradução, desafiando-se epistemicamente várias vezes pelas múltiplas fronteiras colocadas ⁹.

Clarice, assim, migra por estes lugares de diferença, transitando pelas fronteiras nítidas da cidade, socio-racialmente tão dividida, mas também habitando estas fraturas. Se as condições de precariedade não são estanques, nem espacial, nem corporalmente, as sujeitas que as movimentam negociam constantemente com as regras que as reconhecem e negam reconhecimento. O que não implica dizer que haja, aqui, uma possibilidade de escolha de como se será lida pelas normas, o que estaria em confronto com a perspectiva de Anzaldua e também Butler, mas que, não sendo estáveis as condições de existência, também não são os enquadramentos.

A forma como são apreendidos os sujeitos, como, onde, em quais condições, não são nem um pouco aleatórias. Se uma pessoa será vista, se os esquemas de inteligibilidade de um espaço permitem que seja vista, depende do espaço e da pessoa com marcadores claros de gênero, classe e raça. Igualmente, se esta pessoa, uma vez vista, será entendida como uma vida, como incidirá a norma de reconhecimento, é determinado pelos mesmos enquadramentos. Voltando, então, para Butler, a interpretação nunca é um ato isolado, mas uma consequência de um certo campo de inteligibilidade¹⁰. Como as normas da cidade interpretam um corpo correndo na praia ou em uma rua no centro da cidade à noite dependem de todo um conjunto de operações de poder.

As sujeitas que transitam múltiplas fronteiras e fraturam(-se) nos movimentos pela cidade, assim, confrontam-se e são confrontadas pelas normas de inteligibilidade. Onde se é e em que termos. Seus movimentos evidenciam as molduras de cidade, não fixas, mas também não tão móveis assim.

⁹*idem*. p 20.

¹⁰ BUTLER, Judith. "Capacidade de Sobrevivência, Vulnerabilidade, Comoção" in: *Quadros de Guerra*. op.cit .p. 58

4.2

A mobilidade de mulheres nos quadros de cidade

Carolina

Eu e Carolina saíamos às 5h de sua casa. Saíamos, porque nunca conseguimos realizar o sombreamento. Entre a entrevista e a realização da pesquisa empírica Carolina sofreu um acidente em um de seus deslocamentos e ficou impossibilitada de se deslocar durante todos os meses em que realizei o campo.

Saíamos de sua casa, também, porque Carolina me disse que para acompanhá-la eu necessariamente teria que dormir na sua casa, porque eu não teria como chegar lá na hora que ela sairia. Não só por ser cedo, mas porque considera sua casa especialmente perigosa. Poucos meses depois de se mudar, conta que abriu uma boca de fumo em sua rua, que dita várias regras de entrada e saída. Ela gostaria de se mudar, mas o apartamento é próprio e pagando financiamento, então não há opção.

Por isso, também, para sair de casa sempre pensa em usar o carro ou moto, ao menos como uma carona até o ponto. Sobretudo porque seu marido é militar, o que eles não deixam que nenhum vizinho saiba, até secando a roupa dentro de casa. Assim, tem especial medo de passarem por ali. Quando está com ele, assim, se sente mais segura e mais exposta, ao mesmo tempo.

Seus deslocamentos variam se o marido está ou não em casa, pois ele dá carona até o ponto. Quando ele não está, por seus turnos, prefere dormir na casa dos pais, que também a levam até o ponto. Ai pega dois ônibus rumo a Gávea.

Quando sai do trabalho em horário normal, vai até a Central e pega uma van atrás da Central diretamente até Santa Luzia. Mas quando tem que fazer hora extra, tem medo de esperar a van na Central e pega um ônibus em Botafogo. Carolina diz que muitas vezes tem vontade de pegar carros de passeio que fazem lotação, mas tem especial medo deles. Só pegou uma vez quando estava com outra mulher, afinal, ao menos eram duas gritando.

Ela queria estudar nos percursos, mas não consegue, ainda mais com as baldeações. Só consegue dormir no ônibus, ou às vezes nem nele. Carolina sente muito medo em seus deslocamentos.

Carolina está cansada, não consegue se ver continuando na mesma rotina de deslocamentos por muito tempo. Mas o trabalho perto de casa é mal remunerado, e ela não consegue estudar para os concursos que gostaria, porque, de novo, está cansada. Queria ter um filho, mas se pergunta como isso seria, afinal, não tem creche que abra às 4h da manhã. E se tiver um problema com a criança, ela só chegaria 3h depois?

Quando conversamos Carolina estava animada com a possibilidade de aprender a dirigir para poder ir de carro ou moto para o trabalho. Os melhores dias para ela eram quando o marido podia vir buscá-la. Mas foi justamente de moto o acidente que a deixou em casa por meses. Como ela me disse, mesmo quando já conseguia andar, não dava para pegar dois ônibus, a van, o metrô e tudo mais.

Carolina é uma mulher negra¹¹ de 25 anos que mora em Santa Luzia, em São Gonçalo. Para trabalhar, cruza diariamente três horas de distância. Sua necessidade de subsistência a faz cruzar as fronteiras que for. Contudo, há um limite na possibilidade deste deslocamento. Quando um acidente (de trânsito) torna a locomoção pessoal de Carolina mais difícil, seu corpo não acessa mais a mesma estrutura de transporte. E então este corpo desaparece da moldura. Sendo tão necessário quanto substituível, assim, da mesma maneira que foi testado até os limites de sua resistência para seguir habitando múltiplos espaços, é dispensado quando não se encaixa imediatamente nas condições de apreensão de uma vida que às vezes são: quem consegue subir no ônibus, aguentar o caminho, chegar “aqui”.

A cidade, com suas fronteiras tanto bem marcadas quanto porosas, organiza espacial e corporalmente nossas formas de apreensão de vidas. Por quais corpos estão ou podem estar em quais lugares (sobre quais linhas se movem) torna-se explícita a alocação da condição precária, bem como a configuração que permite que um sujeito seja sujeito em qualquer parte do desenho urbano e para outro/a estes enquadramentos, também móveis, alterem as normas de reconhecimento quando se cruza uma rua.

Aqui novamente tendo como companhia a obra de Judith Butler, a distribuição desigual das condições de precariedade organiza, também, aquilo que compreendemos e conseguimos ver como pessoas. Assim, todas as vidas são precárias, mas há molduras que nos possibilitam ver determinadas vidas, reconhecer determinados corpos como pessoas, como vidas das quais a nossa depende e que dependem de alguma forma de nós. Essas molduras, que nada mais são que operações de poder, geram enquadramentos que organizam a nossa apreensão de mundo e geram ontologias específicas de sujeito. O enquadramento é o esquema de inteligibilidade que nos empresta termos para reconhecer uma vida e constituir um sujeito¹².

Butler pensa tais termos a partir de quais vidas contam como vidas em uma situação de guerra, sendo a guerra um quadro, uma moldura, que força enquadramentos de quem pode morrer – porque nunca foi sequer reconhecido como

¹¹ Carolina se autoidentificou parda. Como explicado na introdução, não se adotará a categoria parda no presente trabalho, explicitando nesta nota para fins de honestidade à identificação da participante da pesquisa.

¹² BUTLER, Judith. “Introdução: vida precária, vida passível de luto”. In BUTLER, Judith. *Quadros de Guerra*. op.cit. p. 16

vida – e quais vidas a perda será tão valiosa que mesmo justificam a guerra. Proponho aqui, pensando nessa sujeita interseccional que corporifica a mobilidade, usar o arcabouço teórico do enquadramento e da precariedade para pensar as ontologias da/o sujeita/o em quadros de cidade.

Este enquadramento, assim, organiza nossas formas de apreensão de vida, a dizer, como significamos os corpos para que o compreendamos como vidas (vivíveis) ou sequer cheguem a contar na nossa perspectiva. Esta exclusão não é algo racionalizado ao momento, mas a própria impossibilidade de perceber o que está fora do esquema de inteligibilidade que nos enquadra. A operação é produtiva, mas não nítida. Citando textualmente: “Podemos pensar no enquadramento, então, como algo ativo, que tanto descarta como mostra, e que faz as duas coisas ao mesmo tempo, em silêncio, sem nenhum sinal visível da operação.”¹³

O que fica fora da moldura, evidentemente, não deixa de existir, só deixa de existir para *nós*, esse nós etéreo e marcado de quem partilha as condições de ser reconhecido do *dentro*: o que escapa à norma é necessário para existência da norma, o fora da moldura igualmente a constituiu. Localizando os enquadramentos na cidade, os limites diariamente existentes, mas não explícitos, ficam evidentes. Ao mesmo que todas as vidas se ligam enquanto igualmente precárias, uma morte na Gávea – ou no Leblon – tem um peso enquanto em Santa Luzia, em São Gonçalo, tem outro. Mas, se na fórmula de “quadros de guerra”, que vidas enlutamos publicamente e porquê, a apreensão do conceito, mesmo em quadros urbanos, já é mais óbvia a partir da proposta da autora, pensá-la para os movimentos constantes e diários é, também, desafiador.

As condições de inteligibilidade para um corpo negro no Leblon de segunda à sexta-feira, horário de trabalho, são umas. Para este mesmo corpo sábado e domingo, indo para praia, são outras. As condições de inteligibilidade de um corpo branco dentro de um carro turístico fazendo *tour* pelas favelas cariocas são umas¹⁴.

¹³ BUTLER, Judith. “Tortura e a ética da fotografia: pensando com Sontag” in BUTLER, *Quadros de Guerra*. op.cit. p.112

¹⁴ Faço aqui referência à crescente prática turística de *tour* nas favelas realizada, sobretudo, por turistas internacionais. Tal prática foi intensificada após a política de pacificação dos anos recentes, sendo realizada basicamente nas favelas da Zona Sul da cidade que possuem vistas para paisagens de cartão postal, mesclando como proposta uma visita a condições de vida “exóticas” e a apreciação das belezas naturais. Conquanto constante, tal prática é sempre colocada em xeque quando de operações policiais que estendam os riscos aos quais são normalmente submetidos os moradores aos visitantes. Para mais informações, ver: O dilema do turismo na favela: “Se é errado visitar porque é perigoso, seria errado morar lá, certo?”. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/10/24/politica/1508882019_228345.html. Acesso em 22 de

Um corpo branco que mora na mesma favela é lido de outra forma. Conquanto estas vidas liguem-se e coexistam nos termos de precariedade, alternam-se em enquadramentos nos marcos de cidade.

Não há um limite nítido – os muros, ideia tão em voga neste final de década – porque o “exterior” segue absolutamente necessário, não só porque o exterior que constitui, por definição, o dentro, mas porque a vedação não é para corpos, mas condições de apreensão. O condomínio mais fechado da Barra da Tijuca também possui fronteira porosas para que os corpos que não são lidos como moradores entrem para trabalhar. Tanto os limites da cidade são nítidos, assim, quando se confundem por quem cruza, como e onde. Por isso, aqui, trazer tanto a discussão ontológica de Anzaldúa quanto os marcos de reconhecimento de Butler para pensar a mobilidade na cidade. Quando nos movemos entre os enquadramentos de cidade, negociamos continuamente condições de inteligibilidade.

Chamo aqui de negociação seguindo a mesma linha da autora indiana Gayatri Spivak, para quem a negociação não tem nenhum caráter positivo implícito. Afirmar a possibilidade de negociar com as estruturas de violência, em Spivak, não possui nenhuma proposta pacificadora, ao contrário. Negocia-se também para excluir. O falocentrismo, exemplifica ela, negocia com o feminismo para o foraccluir¹⁵. Foracclusão, no uso que Spivak faz do termo, é justamente esta exclusão ontológica constitutiva, colocar algo fora do campo de inteligibilidade sendo o que garante que há um campo de inteligibilidade. Assim, o que é foraccludo segue existente e necessário, embora “fora do radar”. A negociação, violenta, destas fronteiras, é sempre uma negociação de existência.

Quando Carolina é excluída do espaço de mobilidade, quando seus deslocamentos são vedados tanto pela estrutura de transportes capacitista quanto pelas condições que se requer dela para existir enquanto corpo que trabalha do outro lado da metrópole, ela também evidencia os quadros de cidade por ser foraccluda

fevereiro de 2019.

¹⁵ Foracclusão, no vocabulário que Gayatri Spivak retoma de Lacan, aparece como uma negação constitutiva. O trecho citado é útil para tal compreensão pois é justamente apropriar-se dos termos para negar a existência, como, para a autora, o falocentrismo faz com o feminismo. Válido aqui trazer a citação direta: “In some way, phallocentrism negotiates with feminism by foreclosing it – all negotiation are not positive – by declaring, when feminism is absolutely crucial to it today, that it is not so. It appropriates feminism – look electoral politics, do you think Reagan Administration could have come in on issues of “family” etc, if they were not negotiating with feminism?” SPIVAK, Gayatri “Negotiating the Structures of Violence” in *The post colonial critic – Interviews, Strategies, Dialogues*. Routledge: Nova York, 1989. pp 147-148

da moldura. Ao que se pode pensar, assim, em certos níveis de mobilidade em relação a este quadro de cidade. Precisar mover-se e não poder fazê-lo nega, em vários sentidos, condições de existência. A impossibilidade de mover-se fecha a moldura, ou torna o quadro estático, pois não é possível, justamente, transitar entre as fronteiras.

A obrigatoriedade de mover-se sem poder escolher como nem quando se dá negociando violentamente fronteiras. Quando Carolina podia mover-se, quando voltar a poder, isto não significa uma liberdade de trânsito nem literal nem entre os quadros de cidade, que agora parecem fechados. Carolina negocia com as estruturas de violência quando tem que escolher entre esperar uma van na Central do Brasil, e demorar mais a ir para casa, ou pegar um carro lotação, e encarar os perigos desta trajetória. É necessário que ela se locomova nestes trajetos, nestes horários, mas esta própria locomoção é buscando formas de modificá-la. Quando ela procura outra mulher para irem juntas no lotação, diminuindo, a seu ver, alguns riscos, muda as molduras daquele percurso, transita nessa moldura.

A Carolina que cria estratégias para entrar e sair de sua rua em segurança negocia com os enquadramentos de uma violência endêmica por grupos armados paramilitares em várias regiões metropolitanas do Rio de Janeiro. A Carolina que cria estratégias para descansar um pouco na volta para casa negocia com os enquadramentos de uma restritiva possibilidade gerir a própria locomoção na cidade. Evidencia, pois, os enquadramentos, pelo seu deslocamento constante, mas também a possibilidade agressiva e potente de caminhar nas fraturas.

A opção de mover-se, ao contrário, quem pode escolher quando e como se desloca, acessa outro lugar de poder na negociação de enquadres. A negociação com as estruturas de violência é a negociação do enquadramento, continuada pela mudança de molduras nos vários quadros de cidade. Quem pode mover-se move suas molduras, negocia enquadramentos a cada deslocamento. Pensar o enquadramento nos termos de precariedade, assim, para Butler, não é um convite à produção de novos enquadramentos, mas entender que ele só existe pela figura que escapa à norma. Evidenciar a moldura através de seu fora para compreender as operações que criaram as normas de reconhecimento do dentro¹⁶.

¹⁶ “A questão, portanto, não seria localizar o que está ‘dentro’ ou ‘fora’ do enquadramento, mas o que oscila entre essas duas localizações, e o que excluído, fica criptografado no próprio enquadramento”. BUTLER, Judith. “Tortura e a ética da fotografia: pensando com Sontag” in

Nos quadros da cidade, as molduras se movem junto a quem se move, e olhar pelo corpo é, também, uma forma de evidenciá-las. Se a mobilidade é um lugar, como se propôs, talvez o corpo carregue a sua fronteira. Por onde se movem, Carolina ou Clarice levam os próprios enquadramentos, mas estes enquadramentos mudam onde estão. A fronteira, assim, move-se com elas, move-se nelas. Espacializar o direito à mobilidade é enxergar essa fronteira móvel.

É, também, reconhecer a negociação constante para habitar alguma norma possível, para existir neste espaço-tempo. Retomando as discussões da primeira parte do capítulo, carregar esta fronteira, habitar a fronteira, nos termos de Anzaldúa, é ter a própria subjetividade como nômade, a dizer, traduzir a si mesma em cada um destes espaços. Traduzir a si mesma entre o bairro que mora, o ônibus que pega, o carro que não pega, o lugar onde trabalha é fraturar-se para poder vivenciar as várias cidades que são impostas.

Habitar as fronteiras da mobilidade leva, então, a também habitar as fraturas do sujeito. Entender os enquadramentos que o forjam dá o espaço para ir além dele. Ou ver o *espaço* nele. Dialogando com as propostas de Anzaldúa e novamente de Gayatri Spivak sobre formas de questionar esse sujeito unitário, Butler reitera que o questionar não é uma negação, mas uma abertura. Tanto Anzaldúa quanto Spivak insistem na importância da tradução e do deslocamento constante dessa/e sujeita/o para qualquer transformação social¹⁷. É esse sujeito fraturado (Spivak), que se desafia epistemicamente repetidas vezes (Anzaldúa) que pode cada vez mais trazer o enquadramento à crise. O que, neste amplo marco teórico, é trazer a cidade e a mobilidade à crise.

Mas o que é trazer à crise? Crise, aponta também a autora indiana, é o momento em que fica evidenciado que as suas pressuposições para uma determinada empreitada estão em descompasso com a empreitada em si¹⁸. Talvez o que Butler aqui chamasse de uma contradição performativa. O que, para nenhuma das autoras, é necessariamente um problema, muito pelo contrário. O exemplo de

BUTLER, *Quadros de Guerra*. op.cit. pp. 115/116

¹⁷ O sujeito unitário é o que já sabe quem é, o que entra na conversa da mesma forma que sai dela; aquele que, quando se encontra com o outro não arrisca suas próprias certezas epistemológicas; assim, pois, fica em seu lugar, guarda seu lugar e se converte em um emblema da propriedade e do território e, ironicamente, reusa a autotransformação em nome do sujeito. BUTLER, Judith. “Más ala des sujeto com Anzaldúa y Spivak” in BUTLER, Judith *Deshacer el género*. Editorial Paidós: Barcelona, 2006. p. 322.

¹⁸ SPIVAK, Gayatri “Negotiating the Structures of Violence” op.cit. p. 139

Spivak neste sentido não podia ser mais direcionado: uma crise produtiva é quando o movimento de mulheres expõe o descompasso das pressuposições do feminismo¹⁹.

A crise produtiva que aqui se propõe é, enxergando o corpo marco da fronteira da mobilidade, espacializar o direito à mobilidade na negociação constante de enquadramentos. Em palavras menos herméticas: pensar a mobilidade sabendo que Clarice, podendo mover-se, levará consigo todos seus marcadores sociais de mulher, negra, periférica, mas a cada novo movimento as molduras deste enquadramento serão renegociadas. E que Carolina, não podendo mover-se, confirmará também a moldura que a colocou temporariamente fora do quadro.

Mas falar das molduras de Carolina e Clarice não pode ser dissociado de outras molduras que se moveram junto às delas nestes percursos: as minhas. Se o corpo carrega as fronteiras da mobilidade, nosso deslocamento conjunto foi, também, um choque de cidades.

4.3

Nos interstícios da branquitude - (me) enquadrando (n)a cidade

Mariana

“Até pensei em fazer outro caminho para te poupar, mas acho que você quer ver o que é o perrengue” “Você já tinha pego o metrô assim cheio?” “Bem-vinda, isso é o inferno” “Agora você vai ver como é a vida do pobre”, “Mas você tem amiga que mora aqui perto?” “Você não vai achar minha casa, é difícil.” “Tem certeza que consegue chegar sozinha?” “Estranho isso de pesquisa, né, você indo para Mesquita?” “Sabe como é, dá para ver que você não é daqui.”

As frases acima foram ditas pelas sujeitas de pesquisa durante os trajetos do sombreamento e evidenciam o óbvio: a materialidade do corpo que cruza e carrega fronteiras não é só das outras, mas também minha. E com as minhas fronteiras colido, altero e movimento as delas.

¹⁹ Trazer à crise, assim, é apontar a distância entre premissas e práticas de maneira constante e cíclica, para manter a negociação possível. Aqui, novamente, é interessante trazer a citação direta da autora. “It seems to me that this is the only serious way in which crisis can become productive, when one feels, for example, that the women’s movement challenges the project of feminism, On the other hand, one is not about to give up on feminism, but the relevant outcome, either from the women’s movement point of view, or from the feminism point of view, is a problem and a moment when you must think about negotiating. I’m not saying that we live constantly in a state of crises – crisis management is another name for life, right? – but it seems that if you look at even an old-fashioned revolution, there is a transitional moment; in the post-revolutionary moment, it seems as if revolution is no longer necessary, and that’s when things start going wrong. As long as it’s engaged in armed struggle, or as long as the enemy is present, things are fine, but after that things start going wrong because the element of crisis is absent”. *idem*. p. 139

Durante o curso da pesquisa, fui a bairros que nunca tinha ido em dez anos morando no Rio de Janeiro, pernoitei na casa de pessoas próximas que o privilégio de habitar uma zona central me fez naturalizar que viessem até a minha casa sem nunca ir até a delas. Eu, que até então me considerava alguém que se locomovia pela cidade mais que a maior parte das pessoas dos meus ciclos diários, percebi quão circunscrita estava/era.

Tudo isto se torna matéria de pesquisa por mais de um motivo. A sensação de mútua que eu não pertencia aqueles espaços desenhava, tangivelmente, as linhas de cidade que, mesmo nos movendo juntas, seguiam conosco. Se eu embaralhava a cidade das sujeitas de pesquisa, elas me mostravam os limites da minha. Enxergar os limites da sua cidade denuncia, de modo, felizmente, irrevogável, os meus próprios caminhos de construção do conceito.

Que toda pesquisa e pesquisadora é situada foi uma premissa das mais fundamentais deste trabalho. Desde apontar limites das versões assépticas de qualquer instrumento crítico, seja ele jurídico ou teórico, até o tensionamento do próprio sujeito pretensamente universal, todo percurso de pesquisa e escrita buscou estar atento para as armadilhas universalizantes do nosso vocabulário conceitual. Mas, entre a denúncia do falsamente neutro e a compreensão dos limites dos próprios marcadores na formulação do pensamento, vai ainda um percurso.

Uma das armadilhas universalizantes mais frequentes dentro de um conjunto epistêmico ainda consideravelmente branco e um mundo acadêmico significativamente racista é, justamente, a pretensa neutralidade quanto à questão racial. Assim, tanto pela percepção da divisão racial como a mais violenta e constitutiva nos quadros de cidade quanto pela inscrição deste trabalho em uma proposta feminista interseccional, proponho aqui uma análise dos meus quadros de cidade, da forma como minhas molduras se moveram e me moveram pelo marco teórico da branquitude. O que começa, ao que deveria ser óbvio, por perceber os corpos brancos como tais.

A dificuldade do branco de se racializar é, evidentemente, uma das marcas do sistema racista. A naturalização da raça como um atributo do outro - o negro - é uma das maneiras de reiterar-se no local de poder inquestionável do sujeito branco como neutro²⁰. Neste sentido, interessante apontar que as únicas sujeitas de pesquisa que titubearam ao responder sobre como se identificavam racialmente foram, nenhuma surpresa, as duas sujeitas que se identificaram como brancas. Aqui é interessante trazer textualmente a fala de uma delas:

²⁰ GUERREIRO RAMOS, Alberto. "A patologia social do branco brasileiro" in *Introdução Crítica à Sociologia Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1995

Mariana: Qual sua identificação racial?

Hilda: (pausa). Eu sou branca, né? Pelo menos na minha certidão né? Na minha certidão diz que eu sou branca.

Mariana: Mas você não se vê como branca?

Hilda: Não.. eu... eu me vejo como branca porque... eu sou branca.

A própria compreensão de si como branca parece vir somente após a colocação do questionamento, não há como negar-se como branca, o sendo, contudo, o próprio vocabulário parece estranho por via de regra, não sermos racializadas na ótica de uma sociedade racista. Uma pessoa branca falando entre outras pessoas brancas, e eu aqui era a outra pessoa branca, sente que pode deixar a raça fora da conversa. O que nos dá esta sensação é a subjetivação em um lugar de poder em que raça não importa, pois partilhamos do privilégio dela não parecer uma questão constitutiva. Em outras palavras, como não somos cerceadas por esta raça, ela não aparece como moldura. A continuidade deste silêncio sobre raça se dá por um pacto implícito que pesquisadoras como Maria Aparecida Bento explicam como um pacto narcísico: entre iguais mantem-se o silêncio para que raça não seja uma questão nossa.²¹

Romper, neste trabalho, o pacto narcísico, é evidenciar as fronteiras a partir do lugar de privilégio de quem define, ou se vê como aceito de maneira espontânea, nos códigos da cidade. Quebrar o pacto narcísico, assim, inclui, necessariamente, explicitar minha própria constituição subjetiva branca como norteadora da apreensão de experiências e componente da perspectiva de análise para poder pensar, localizadamente, a partir da branquitude.

Branquitude, conceito trabalhado também por Maria Aparecida Bento, diz respeito aos traços da identidade racial do branco brasileiro²². Não, evidentemente, em um sentido essencialista, mas na compreensão de como o forjar de si dentro dos locais naturalizados de privilégio implica uma constituição subjetiva que toma como dados tais lugares. A constituição subjetiva como pessoa branca é informada, também, por uma sociedade racializada, e compreender os elementos desta constituição é compreender como a pessoa branca vê e explica o mundo.

²¹ BENTO, Maria Aparecida da Silva “Branqueamento e branquitude no Brasil” In: Psicologia social do racismo – estudos sobre branquitude e branqueamento no Brasil / Iray Carone, Maria Aparecida Silva Bento (Organizadoras) Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

²² *idem*.

A partir do conceito de Maria Aparecida Bento, Lourenço Cardoso propõe a distinção entre branquitude crítica e branquitude acrítica, sendo a branquitude crítica aquela que desaprova “publicamente” o racismo e acrítica aquela que advoga a favor da superioridade racial. Contudo, mesmo a branquitude crítica, aponta o autor, tem dificuldade de reconhecer seu lugar de privilégio social. Reconhece a existência de um racismo estrutural, mas não o próprio lugar nesta estrutura, como se esta, existente e reprovável, lhe fosse alheia. A grande crítica de pesquisadores como Cardoso e Bento aos pesquisadores brancos não implicados na própria branquitude, pois, é seguir reiterando o estudo da temática racial como uma temática negra, sem investigarem a composição necessariamente relacional da subjetivação racial. Neste sentido, aqui, trabalhar criticamente a partir da minha branquitude é evidenciar as molduras socio-raciais que se moveram comigo no percurso²³.

Procuro, então, nesta parte final do percurso, evidenciar meu próprio enquadramento de cidade e na cidade de maneira relacional, retomando experiências da pesquisa realizada com Clarice, primeira sujeita de pesquisa deste capítulo. Se carregamos em nós nossas fronteiras, as molduras da nossa cidade, o *sombreo* significou, também, o movimento conjunto e nem sempre harmônico dos meus enquadramentos junto aos das sujeitas de pesquisa. O mito do observador opaco, se eu por ventura acreditasse nele, cairia por terra quando Clarice aponta que a incomodou que olhassem para mim no ônibus porque era nítido que eu “não era dali”. Nas palavras não ditas por elas, mas completadas por mim tanto teórica quanto empiricamente, um corpo branco de classe média não pertence a aquele espaço. A cidade que eu forjo no meu movimento entra, ali, em rota de colisão com aquela habitada por Clarice.

Provavelmente esta frase se destacou tanto na minha análise, também, porque, como mulher branca de classe média, não estou acostumada a ouvir ou sentir que “não sou dali”, salvo frente aos lugares de poder ocupados por homens brancos. Mas, para estes não pertencimentos, inclusive pela percepção feminista de embates, já tenho preparado o arsenal de respostas ou ações. Fora isso, a subjetivação branca não prevê esta denúncia de não pertencimento. A vedação a pessoas brancas de classe média a locais da cidade, em uma perspectiva de branquitude, relaciona-se a

²³ CARDOSO, Lourenço A branquitude acrítica revisitada e a branquidade. Revista ABPN. v 6, n 13 mar-jun 2014.

proteção frente à violência, a violência deles, dos outros. A socialização branca faz crer que, por escolha, podemos estar em qualquer lugar sem oferecer nenhum tipo de perigo ou estranhamento. De tal modo, mesmo o pesquisador branco “bem-intencionado” que sai de sua zona de segurança para os territórios violentos “do campo” vê-se justamente assim, como alguém que tem o pleno direito de estar naqueles territórios e faz uma espécie de favor ao colocar-se ali.

Por isto, justamente, a frase de Clarice trouxe minha branquitude à crise, para usar o vocabulário de Spivak, pois uma das características da branquitude é este despreparado para ser foracluído, para ser enclapsulado pelo enquadramento. E, efetivamente, este despreparo relaciona-se com o fato de que as estruturas de poder que regulam a cidade fazem com que o corpo branco apareça e importe mesmo onde não pertence.

Se tanto insisti antes na diferença entre os enquadramentos subjetivos de Clarice correndo na praia ou na Leopoldina, quero agora também propor a diferença de estar eu correndo com Clarice na praia ou na Leopoldina. De fato, para a praia Clarice não me permitiu que fosse com ela. Além de dizer que “eu não aguentaria” – o que me deixou pouco espaço para contra-argumentos como sedentária, pois é bem plausível – e disse que “seria mais perigoso”. Esta frase, dita de forma rápida no dia em que combinávamos o *sombreo* também trouxe à crise a discussão sobre perigo/segurança. Mais perigoso para quem? Para mim? Para ela? Qual fronteira eu carregava para levar perigo para a corrida noturna de Clarice?

Não sei a qual perigo Clarice se referia, mas após a realização do *sombreo* e sua colocação natural e peremptória “você não é daqui”, voltei a pensar sobre os perigos e violências deste choque de enquadres, sobre tudo que Clarice excluía e evidenciava ao me colocar fora do quadro. Não sendo dali, na Leopoldina, se fosse atropelada por correr em uma pista de movimentação rápida e passarelas distantes e perigosas, receberia o luto público de uma vítima de tragédia anunciada? Originaria, talvez, mobilizações para colocação de passarelas mais próximas ou seguras? Não sendo dali, enquanto esperávamos no ponto, podia nos tornar alvos mais prováveis de alguma violência econômica por ter raça e outros signos sociais associados a quem detém bens de maior valor? Não sendo dali podia evidenciar situações de preconceito racial direto frente à Clarice pela pressuposição racista de que, estando juntas, haveria alguma necessária relação hierárquica de trabalho entre nós?

Meu corpo branco, assim, ao lado do corpo negro de Clarice, mais do que um perigo carregava várias violências estruturais que eram mais ou menos evidenciadas em cada enquadramento. Estas violências ficavam invisíveis para mim se não olhadas a partir de minha branquitude, porque em princípio, enclapsulada em meu pacto narcísico, eu sempre pertencia. Mas quanto mais eu “não era dali” mais a violência se tornava tão tangível a ponto de ser enunciada, e mesmo o ímpeto de Clarice em querer me defender é um afeto – dela – e uma violência – estruturalmente minha. As fronteiras raciais, marcantes na cidade segregada, são, provavelmente, a moldura mais imediata dos enquadramentos urbanos. Organizam quem se vê, onde se vê, quais significados se atribui.

O choque das nossas molduras, o choque das nossas fronteiras, contudo, também pode balançar enquadramentos. Analisar estas interações por quadros de branquitude, mas na perspectiva de uma subjetividade nômade e fraturada, como a de Anzaldúa, permite pensar neste lugar criado quando fazemos um esforço de descentramento, de habitar o *entre os* interstícios. Não é o mesmo lugar de antes, mas não o anula. A modificação do enquadramento de ambas, criando um espaço específico naquele movimento pela cidade, conta também como os quadros de cidade se reconfiguram quando as fronteiras se permeiam.

Quando eu e Clarice chegamos à sua casa, já passando de meia noite e meia, Clarice não queria deixar que eu me despedisse. Mesmo terminada a pesquisa, se preocupava de como eu chegaria ao Centro de Niterói, onde sabia que eu iria dormir. Ela queria esperar comigo no ponto de ônibus, mas aí eu me preocupava com seu horário e segurança, porque o ponto era longe de sua casa. Resolvemos, como solução intermediária, que eu pegaria um *uber* e, ainda assim, Clarice se recusava a ir para casa, esperando comigo na esquina, mesmo sendo uma esquina movimentada por um ponto de moto taxistas.

O choque de fronteiras do nosso percurso não impede que também nos liguemos pela preocupação com nossa mútua segurança. Talvez a preocupação venha por estruturas diversas de violência e provavelmente a minha presença potencializa a insegurança de Clarice, mas também nos unimos na ciência de nossa vulnerabilidade. Mesmo com todos os marcadores indelévels que fazem dessa união sempre desigual, como uma aliança a ser sempre repactuada, penso, novamente com Butler, que ela é também um lugar, um lugar potente:

Mas o que pode ser, no fim das contas, ainda mais verdadeiro é que o sujeito que sou está ligado ao sujeito que não sou, que cada um de nós tem o poder de destruir e de ser destruído, e que estamos unidos uns aos outros nesse poder e nessa precariedade. Nesse sentido, somos todos vidas precárias²⁴.

As sujeitas e lugares que eu não sou ligam-se às sujeitas e lugares que Clarice não é na construção provisória de uma fronteira comum que, talvez, evidencie e tensione os quadros da cidade e permita que sejamos, juntas, de uma maneira diversa.

Em nossa espera, os mototaxistas se uniram a nós, contando casos recentes de assaltos naquela esquina, mas nos tranquilizando que “com eles ali, nada vai acontecer”. Entrei no *uber* e disse a Clarice que ia esperar ela entrar em casa. Ela riu da preocupação, disse que estávamos ao lado e pediu que eu avisasse quando chegasse. Clarice naquele dia chegou mais tarde, com a chuva, todos os atrasos de ônibus e ainda esperando comigo até me considerar em segurança. Era uma da manhã quando a vi atravessando o portão de sua casa. Mas no dia seguinte, às sete quase em ponto, já estará de novo no ônibus para mais um dia de trabalho.

²⁴ BUTLER, Judith. “Capacidade de sobrevivência, vulnerabilidade, comoção” in *Quadros de Guerra*. op. cit.. p 71

Conclusão - ou um provisório ponto de chegada

O ponto de ônibus em que Cecília e Lygia pegam a condução de volta é o mesmo. Conceição e Clarice atravessam trecho idêntico na Leopoldina pela manhã. Viviane e Carolina contavam com a abertura do metrô na Gávea para seus planos de vida. Elisa e Hilda queriam ver linhas de ônibus indo por outros trechos do que os “de sempre”. Os caminhos desta pesquisa em trânsito se entrecruzaram repetidas vezes, como os corpos que ao se encontrarem podem criar provisórios enquadres conjuntos. Entre embates e confluências, permitem pensar que chegamos ao lugar de algumas conclusões. Senão uma estação final – porque nunca é a estação final – mas um ponto terminal.

Em tempos de avaliação do trajeto, é certo que há muito que ficou de fora: as cifras ocultas de morte nos trens, os processos escusos de licitação de serviços de transporte, os limites da integração tarifária, entre inúmeros temas que organizam a cidade pelos seus deslocamentos ou, sobretudo, pela impossibilidade deles. Mas a proposta de pensar um direito à mobilidade a partir da mobilidade de mulheres permitiu corporificar a mobilidade e a cidade não só em deslocamentos normalmente não computados, mas evidenciando a organização móvel dos enquadramentos, ir além.

Se em alguns momentos me vi tentada a forçar conclusões para a etnografia, as narrativas, imperiosas, não permitiam. As premissas foram reconfiguradas pelo trabalho de campo tantas vezes que em algumas já me confundia também com as fronteiras entre o que tinha sido imposto pelo campo ou era parte dos pressupostos teóricos. Embora tal possa parecer uma falha de método, ao contrário, é o funcionamento dele: foi a mobilidade destas mulheres que traçou o rumo do trabalho. E me permitiu, ciente das limitações do meu olhar e das minhas lentes de análise, configurar o que seria o direito à mobilidade.

Pensar o direito à mobilidade nos deslocamentos de mulheres possibilitou definir este direito a partir de uma perspectiva corporalizada e espacializada. Tendo o corpo como escala elementar e o gênero como lente de análise, o primeiro capítulo demonstrou como o desenho dos direitos e da cidade mudam quando se evidencia a mobilidade de mulheres. Na sequência, situando a mobilidade de mulheres na

virada paradigmática, para além do transporte, o segundo capítulo concluiu que o direito à mobilidade não se confunde com o direito à cidade, pois sua localização neste espaço móvel transita entre as molduras da cidade, tema do terceiro capítulo. Em uma discussão mais filosófica, o último ponto ponderou os enquadramentos subjetivos do espaço urbano, geridos e negociados pela mobilidade. Negociados não em um sentido harmônico, mas sim das operações de poder.

A mobilidade, assim, evidencia as molduras da cidade. Sendo um espaço, tem suas fronteiras carregadas pelo corpo e continuamente reconfiguradas. O direito fundamental à mobilidade é, pois, o direito de deslocar-se física e subjetivamente entre os quadros de cidade. É o direito a ultrapassar fronteiras carregando as próprias fronteiras, a saltar e recompor escalas.

Firmar o chão da mobilidade nas mobilidades corporificadas impede a pretensão de uma definição abstrata que alcance tudo aquilo que foi percorrido. Mas, olhando de maneira aérea para todo solo móvel deste conceito, é possível organizar quatro parâmetros a se levar em conta em qualquer análise sobre direito à mobilidade para se salvaguardar do risco da desespacialização desse movimento e reiteração do planejamento neutro. São eles: a mobilidade como lugar, gestão do tempo, eleição de modais e não-obrigatoriedade da mobilidade/níveis de mobilidade.

1) *Mobilidade como lugar*

O lugar onde se dá a mobilidade, seja ele o ônibus, o trem, a corrida, a caminhada, não são meros espaços de passagem. São espaços cuja dimensão do vivido é constitutiva para o cotidiano e, sobretudo, uma dimensão em si. A lógica de uma engenharia de transportes gerida a partir da quantificação horária e padrão de origens e destinos deixa sumamente de fora toda gama de experiências vividas *no* deslocamento, seja ele veicular ou não.

Também se insere nessa questão toda a dinâmica de atos corporais efetuados para mover-se, tanto para conseguir acessar o sistema de transportes quanto para passar por ele, além da sociabilidade que gere conjuntamente a organização de horários e transportes. Não se pode, assim, pensar em horas de transporte tão somente como um número total – ainda que seja um preocupante número total a se combater – mas lembrar que essas horas são vividas por pessoas que alocam nelas tarefas cotidianas, por corpos que executam complexos atos corporais para

proteger, proteger-se e resistir todo o percurso. Pensar a mobilidade como um lugar, desta maneira, revela a dimensão ocorrida na própria experiência da mobilidade, dimensão inalcançável quando só se vê de onde se partiu e como se chegou. Um direito à mobilidade não pode deixar escapar a diversa gama de vivências da mobilidade-espço, tornando-a um espaço vivível e possível para as tarefas e corpos que nela *habitam*.

2) *Gestão do tempo*

O tempo da mobilidade não é somente o tempo que se passa efetivamente em trânsito, mas toda a gestão de tempo relacionada ao trânsito. Ter a obrigatoriedade de se deslocar em determinados horários gera ônus específicos para essa gestão, como o andar por uma rua não iluminada em horários de maior exposição a violência urbana ou enfrentar os piores horários de trânsito para chegar ao trabalho. Além disso, as funções domésticas, sumamente desconsideradas em toda dinâmica do sistema de transportes, requerem uma gestão de tempo específica, como o horário de levar crianças para escola, o horário de comprar mantimentos e de prover alimentação ao núcleo familiar.

Considerar o aspecto da gestão do tempo na configuração do direito à mobilidade e não somente do tempo gasto, novamente, possibilita a inclusão de várias chaves de análise. Poder negociar o horário de chegada e saída no trabalho esporadicamente, por exemplo, traz uma autonomia maior frente a gestão tempo de deslocamentos, podendo realiza-los de maneira menos dispendiosa. Ao contrário, a inflexibilidade dos horários obriga a enfrentar maiores quantidades de tempo de deslocamento e de esforço físico para tal. Um direito à mobilidade, assim, deve engajar-se na possibilidade de gestão do tempo por quem se locomove, flexibilizando horários obrigatórios e criando melhores condições de deslocamento para os que restem obrigatórios. Da mesma maneira, passando a tornar visíveis os deslocamentos para cuidados/ tarefas de reprodução, tornem possível uma gestão do tempo nos mesmos nos termos de quem efetua as tarefas, a dizer uma preocupação maior com linhas circulares e com cuidado das vias públicas para tais deslocamentos, entre outras medidas.

3) *Eleição de modais*

Só se pode falar em eleger o tipo de transporte ou modal de mobilidade – aqui usando o termo técnico- se há opções possíveis. A efetivação de um direito à mobilidade não significa tão somente haver um transporte que possibilite o deslocar-se, mas haver opções viáveis para um mesmo percurso. Em viáveis não se entende somente existentes, mas que sejam igualmente acessíveis e não apresentem perigo diferenciado. Para tanto, é necessária uma real oferta de transporte que não considere somente os deslocamentos para áreas de trabalho formal massivo, a dizer, considerando os vários fluxos de pessoas da cidade. E também uma possibilidade de uso das ruas por veículos não motores, bem como cuidado com calçadas, iluminação e planejamento de trânsito que favoreçam a possibilidade de caminhada. A escolha de como mover-se é um componente inegociável do direito à mobilidade.

4) *Não obrigatoriedade da mobilidade/ níveis de mobilidade*

Mover-se na cidade é, assim, uma obrigação e um desafio, salvo para aqueles para quem ela é cada vez mais opcional. Em um tempo em que aumentam as distâncias a serem percorridas na cidade, elas também mudam de lugar e de sentido com o advento de trabalhos remotos e a corrida por vida em condomínios apartados por uma classe média e alta que veem na fortificação de enclaves a sua solução para a violência urbana¹. Nesse sentido, o recorte classista da obrigação da mobilidade fica ainda mais evidente, posto que quem pode *escolher* não se mover é justamente quem poderia mover-se com maior facilidade, ao contrário, quem *não pode não se mover* é quem encontra as maiores barreiras para a mesma locomoção.

A opção de não-se-mover que, de fato, em tudo se relaciona com a possibilidade de gestão de horários e eleição de modais de deslocamento, é uma marca diferenciadora importante de um exercício de direito à mobilidade e, por tudo exposto, um privilégio consideravelmente restrito. Pensar a mobilidade complexamente, assim, requer compreender os níveis de mobilidade criados e criadores da cidade, quem pode mover-se e para que, quem não precisa mover-se e quando se move. Tal ponto tem de ser visto tanto na alocação de trabalhos bem remunerados pela malha urbana quanto pelo investimento em aparelhos urbanos municipais e estaduais. A concentração de investimento em determinadas áreas torna latente quem pode ter um direito à vivência do direito à cidade em seus vários

¹ Nomenclatura dada por CALDEIRA, Teresa Pires. *Cidade dos muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Editora 34, 2001

níveis, como as peças de teatro infantil em um só ponto da cidade. A dificuldade de acesso aumentada nos finais de semana deixa explícito quem pode acessar a elas.

Um direito à mobilidade tem que abranger, assim, a organização não só dos transportes, mas toda a organização urbana, de modo a repartir os centros de investimento. Mas com o cuidado de não tornar uma possibilidade de acesso a recursos em pontos da cidade normalmente subjugados pelo poder público em mais uma barreira para acesso aos bairros ricos da cidade. Em um exemplo bem evidente do dilema: construir um espaço de lazer como o Piscinão de Ramos é importante, mas não pode servir para naturalizar a maior dificuldade de transporte da população da Zona Norte para as praias na Zona Sul nos finais de semana, nem reiterar as barreiras sociais e raciais de fruição do espaço público que é a praia. Por isso é, talvez, interessante separar o que seriam níveis de mobilidade, não investindo em uma dicotomia absoluta, mas para tornar mais visíveis tais organizações:

Impossibilidade do movimento: A impossibilidade do movimento na sociedade atual significa a impossibilidade de cruzar fronteiras físicas e sociais na exacerbação da situação de exclusão. A impossibilidade do movimento relaciona-se com a impossibilidade econômica de arcar com os altos preços do transporte público, a falta de preparo das vias urbanas para pessoas com mobilidade reduzida, a exposição a maior perigo pela ação policial em níveis genocidas, risco de assédio sexual constante, risco de violências/assassinato por orientação sexual, entre outros fatores que impossibilitam movimento de pessoas pela cidade.

Obrigatoriedade do movimento: No limiar da impossibilidade do movimento está a obrigatoriedade do mesmo. A obrigatoriedade de mover-se relaciona-se com tarefas de produção e reprodução e as distâncias para ambas é decorrência da alocação diferenciada de recursos na cidade. Assim, é mais obrigado a se mover pela malha urbana quanto mais precária seja a condição de trabalho, a dizer, um trabalhador mais qualificado tem mais possibilidade de negociar horários e dias de trabalho, enquanto o mais precário se sentirá na obrigação maior de se deslocar. Da mesma maneira, quem é responsável pelas tarefas de cuidado da casa, normalmente, ainda, mulheres, terá uma obrigatoriedade de movimento maior, para a gestão da sobrevivência com compra de alimentos – e deslocamentos maiores para buscar alimentos mais baratos – deslocamentos para cuidado de saúde, para cuidado de membros do grupo familiar que estão impossibilitados de estar no mesmo espaço (internação, prisão, etc.). A obrigatoriedade do movimento encontra-se no limiar da

impossibilidade do movimento justamente porque quem é obrigado a mover-se muitas vezes não consegue fazê-lo, tornando as funções mais básicas impossíveis. E, na mesma toada, tornando qualquer possibilidade de movimento, mesmo que absolutamente precário, preferível a não poder executar as tarefas básicas de manutenção da vida.

Opcionalidade do movimento: A opcionalidade do movimento entra aqui, de fato, como contraste com a impossibilidade/obrigatoriedade e também como o que seria o cerne de um efetivo *direito à mobilidade*. Optar por mover-se significa poder mover-se, ou seja, não ter entraves econômicos no deslocamento urbano, ter vias públicas e transportes que permitam e possibilitem a sua locomoção, não estar sobre ameaça constante de violências corporais e psicológicas. E optar pelo movimento também significa poder optar pelo não movimento ou por não cruzar longas distâncias. Em outras palavras, ter acesso a trabalhos bem remunerados em toda a malha urbana, bem como hospitais de qualidade, serviço jurídico, estruturas de educação.

A não obrigatoriedade do movimento/ opcionalidade do movimento é, hoje, cada vez mais marca de privilégio social, racial e de gênero que um direito. Quem pode trabalhar de casa, quem não precisa ir ao mercado, quem pode resolver sair à noite sem medo. Olhar a cidade e a mobilidade a partir de tal espectro permite repensar seu desenho como um todo, para chegar a um direito à ambas.

O direito à mobilidade pensado a partir destes quatro espectros de análise, assim, poderia ser pensado como direito a estar no espaço da mobilidade, gerenciar seu tempo de mobilidade, eleger sua forma de mover-se e eleger quando e como mover-se. O que só foi possível de ser pensado pela forma como Conceição habita seu deslocamento, pela matemática complexa de Cecília para fazer a gestão do seu tempo de mãe, trabalhadora e aluna pela metrópole, pela impossibilidade de Viviane escolher seu ônibus, pela colocação de Carolina fora das molduras de cidade pelo cerceamento de sua possibilidade de se mover. Espero, com estas conclusões nada fixas, pavimentar conjuntamente o caminho de outros desenhos de cidade.

Referências bibliográficas

ABRAHÃO, Sérgio Luís. **Espaço público: do urbano ao político**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008.

ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga. “O “vagão rosa” e as mobilidades nada neutras políticas de transporte exclusivo nos deslocamentos urbanos” in **Revista E-metropolis**. Rio de Janeiro. n 35 ano 9

ALFONSIN, Betânia de Moraes. “Cidade para todos/Cidade para todas – Vendo a cidade através do olhar das Mulheres” in ALFONSIN, Betânia de Moraes & FERNANDES, Eldésio (org.) **Direito Urbanístico: estudos brasileiros e internacionais**. Belo Horizonte: Del Rey, 2009. pp. 253-264
AMAR, Georges. **Ars mobilis : repenser la mobilité comme un art**. Paris : FYP éditions, 2014.

_____ **Homo mobilis. La nueva era de la movilidad**, Paris : FYP Éditions, 2016.

ANZALDÚA, Gloria. “Bridge, Drawbridge, Sandbar or Island: Lesbians-of-Color Haciendo Alianzas.” In: ALBRECHT, Lisa; and BREWER, Rose M. (eds.). **Bridges of Power: Women’s Multicultural Alliances**. Philadelphia: New Society Publishers, 1990. p. 216-33.

_____ “To(o) Queer the Writer: Loca, Escrita y Chicana.” In. WARLAND, Betsy (ed.). In: **Versions: Writing by Dykes, Queers and Lesbians**. Vancouver: Press Gang, 1991. p. 249- 63.

_____ **Borderlands/La Frontera: The New Mestiza**. San Francisco: Aunt Lute Books, 1987.

BARBOSA, Jorge Luiz. “O significado da mobilidade na construção democrática da cidade” in BALBIM, KRAUSE E CUNHA, (org) **Cidade e Movimento. Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: IPEA- ITDP, 2016

BAUHARDT, Christine. “Politiques des transports pour la ville européenne postmoderne : une question de genre » in ALLEMAND, Sylvie ; ASCHER,

François LEVY, Jacques (org) **Le sens du mouvement**. Paris : Éditions Belin, 2005.

BENCHIMOL, Jaime. « Reforma Urbana e Revolta da Vacina na cidade do Rio de Janeiro » in FERREIRA, Jorge & DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.) **Brasil Republicano: o tempo do liberalismo excludente : da Proclamação da República à Revolução de 1930**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

BENTO, Maria Aparecida da Silva “Branqueamento e branquitude no Brasil” In: **Psicologia social do racismo – estudos sobre branquitude e branqueamento no Brasil** / Iray Carone, Maria Aparecida Silva Bento (Organizadoras) Petrópolis, RJ: Vozes, 2002, p. (25-58)

BERNARDES, Márcia Nina; ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga. Violências interseccionais silenciadas em Medidas Protetivas de Urgência. In: **Revista Direito e Práxis**, Rio de Janeiro, vol. 07, n. 15, 2016, p. 715-740

BILGE, Sirma, « Le blanchiment de l’intersectionnalité », **Recherches féministes**, vol. 28, nº2, 2015, pp. 9-32.

BLOMMAERT, J. e DONG, Jie. **Ethnographic fieldwork: a beginner’s guide**. Tilberg University, s.d

BORTHAGARAY, Andrés. “Direito à cidade, direito à mobilidade> entre a teoria, as regras e o espaço. in PIRES, Antonio Cecílio & PIRES Lilian Regina **Mobilidade urbana – desafios e sustentabilidade**. São Paulo: Ponto e Linha, 2016.

BRANDÃO, Ana Carolina Brito. **A Expulsão das Prostitutas do “Prédio da Caixa”na Cidade de Niterói: um estudo sobre a produção do espaço urbano e das relações de gênero e sexualidade**. Dissertação apresentada ao programa de pós do Departamento de Direito da PUC-Rio; Orientadora: Thula Rafaela de Oliveira Pires. Co-orientadora: Márcia Nina Bernardes – Rio de Janeiro: PUC, Departamento de Direito, 2015.

BUTLER, Judith **Precarious Lives** . Precarious Life: The Powers of Mourning and Violence. New. York: Verso, 2004.

_____. **Deshacer el género**. Editorial Paidós: Barcelona, 2006.

_____. **Quadros de Guerra.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

_____. **Toward a Perfomative Theory of Assembly.** Cambridge: Harvard University Press, 2015

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Qual a novidade dos rolezinhos? espaço público, desigualdade e mudança em São Paulo. **Novos estud. - CEBRAP**, São Paulo , n. 98, p. 13-20, Mar. 2014 . Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-33002014000100002&lng=en&nrm=iso>.Último acesso em 10 de março de 2016.

CAMERON, Deborah et ali « Ethics, advocacy and empowerment :issues od method in researching language”. In: **Language & Communication**, Vol 13, n 2.

CARDOSO, Lourenço A branquitude acrítica revisitada e a branquidade. **Revista ABPN.** v 6, n 13 mar-jun 2014.

CASTRO, L. M. X. ; WERNECK, J. P. . “Mulheres e trabalho: o que mudou para as mulheres negras no mercado de trabalho?”. In: Venturi, G., Godinho, T.. (Org.). **Mulheres Brasileiras e Gênero nos Espaços Público e Privado.** 1ed.São Paulo: Editora Perseu Abramo: Editora Sesc, 2013, v. , p. 257-277

CEPAL - Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 172 - **Violencia de género en el transporte público..** Disponível em [http://repositorio.cepal.org/bitstream/](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1)

[handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1). Último acesso 25 de maio de 2016.

CHO, Sumi, CRENSHAW, Kimberlé e MCCALL, Leslie “Toward a field of intersectionality studies: theory, applications and praxis” in **Signs** Vol 38 n 4.

COLLINS, Patricia Hill. “Se perdeu na tradução? Feminismo negro, interseccionalidade e política emancipatória” In: **Parágrafo.** Volume 5, n 1, 2017

COLLINS, Patricia., & BILGE, Sirma. (2016). **Intersectionality.** Malden: Polity Press.

COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL
Informe Especial sobre derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012. Disponível em: <https://cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>. Último acesso em 20 de fevereiro de 2019.

COSTA, Claudia de Lima; ÁVILA, Eliana de Souza. Gloria Anzaldúa, a consciência mestiça e o “feminismo da diferença”. **Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 13, n. 3, jan. 2005.

CRENSHAW, Kimberlé “Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero”, **Estudos feministas** vol 10 n 1, 2002

_____. “Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Color”. **Stanford Law Review**. Vol. 43, No. 6 1991, pp. 1241-1299

_____. “Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory, and Antiracist Politics”, **University of Chicago Legal Forum** Vol 14, 1989 pp. 538–554

CUNHA, Débora Ferreira da. “*Região metropolitana: apenas uma estrutura territorial legalizada?*” in **Anais do XI Encontro Nacional da Anpege**. Disponível em: <http://www.enanpege.ggf.br/2015/anais/arquivos/20/562.pdf>. Último acesso em 15 de novembro de 2018.

DE PAULA, Marilene e BARTELT, Dawid (org) **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**. Rio de Janeiro: Fundação Heirich Böll, 2016.

DEL PRIORE, Mary (org). História das Mulheres no Brasil. São Paulo: Contexto, 1997.

DUNCKEL-GRAGLIA, Amy. “Women-only transportation: How “pink” public transportation changes public perception of women’s mobility’. **SUNY Stony Brook** Vol.16, No 2, 2013

EMAKUNDE – INSTITUTO VASCO DE LA MUJER. “**La evaluación de impacto em función del género em transporte y movilidad.**” Disponível em

http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/politicas_evaluaciones_2/es_def/adjuntos/materiales.sectoriales.transporte.y.movilidad.pdf. Último acesso em 30 de março de 2016.

FADDA, Giulietta e JIRÓN, Paola. “Quality of life and gender: a methodology for urban research” in **Environment & Urbanization** Vol 11 n 2, 1999.

FERNANDES, Edésio. A nova ordem jurídico-urbanística no Brasil. In ALFONSIN, Betânia; FERNANDES, Edésio (orgs.). **Direito urbanístico: estudos brasileiros e internacionais**. Belo Horizonte: Del Rey, 2009.

FENSTER, Tovi. “The Right to Gendered City: Different Formations of Belonging in Everyday Life.” **Journal of Gender Studies**, Vol. 14, No. 3 November 2005, pp. 217–231

FRAISSE, Geneviève e PERROT, Michelle (org). **História das Mulheres no Ocidente – O século XIX**. São Paulo: Ebradil / Porto: Afrontamento, 1991.

FRANZONI, Júlia. **O direito & o direito - estórias da Izidora contadas por uma fabulação jurídico-espacial**. Tese apresentada ao programa de pós do Departamento de Direito da UFMG; Orientadora: Miracy Barbosa de Sousa Gustin. Co-orientador: Andreas Philippopoulos-Mihalopoulos – Belo Horizonte: UFMG Departamento de Direito, 2018

FRESCA, Tânia Maria. “Uma Discussão sobre o conceito de metrópole” in **Revista da Anpege**, v 7, n 8 ago/dez 2011.

GARCIA, A. S. **Desigualdades Raciais e Segregação Urbana em Antigas Capitais – Salvador, Cidade d’Oxum e Rio de Janeiro – Cidade de Ogum**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

GOUVEIA, Taciana (org) e FERREIRA, (colab.). **Ser, fazer e acontecer: mulheres e o direito à cidade**. Recife: SOS CORPO – Instituto Feminista para a Democracia, 2008.

GOUVEIA, Taciana. **Mulheres: sujeitos ocultos das / nas cidades?**. s/ data. Disponível no site do Fórum Nacional de Reforma Urbana http://www.forumreformaurbana.org.br/_reforma/pagina.php?id=1057

GUERREIRO RAMOS, Alberto. “A patologia social do branco brasileiro” in **Introdução Crítica à Sociologia Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora da

UFRJ, 1995

GUIMARÃES, Virgínia Totti. **Direito à cidade, comuns urbanos e privatização de espaços públicos na Cidade do Rio de Janeiro: os casos da Marina da Glória e do Campo de Golfe Olímpico**. Tese de Doutorado – Departamento de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Orientador: Adriano Pilatti. Rio de Janeiro, 2016.

GUTIÉRREZ, Andrea & REYES, Malena. « Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires » in in **Revista Transporte y Territorio**, núm. 16, 2017

HAHNER, June. **A Mulher Brasileira e suas Lutas Sociais e Políticas: 1830-1937**. São Paulo, Ed Brasiliense, 1981

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.

HORVATH, Christina. “Droit de cité au féminin : femmes, espaces et violence dans les récits de banlieue contemporains » in FAURE, GONZÁLES & Luxembourg (org) **La ville : quel genre ? L'espace public à l'épreuve du genre**. Le temps des cerises : Montreuil, 2017.

JIRON, Paola e SINGH, Dhan Zunino (org) “Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas”. In **Revista Transporte y Territorio**, vol 16, 2017.

JIRÓN, Paola. “Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile” in **Revista Venezolana de Estudios de la Mujer**. Caracas, Julio-Diciembre, 2007 – Vol 12 n 29

JÍRON. P e IMILAN, W. “Observando juntos em movimento: possibilidades, desafios o encrucijadas de uma etnografia colectiva” in **Alteridades**, Vol 26. N. 52.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 4ª edição, 2006.

LENCIONI, Sandra. "Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, RUAS e MATTOS (orgs) **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

LEVY, Caren. "Travel choice reframed: 'deep distribution' and gender in urban transport". in **Environment and Urbanization** Vol 25, No 1

LOPES, Ana Carolina Mattoso; PIRES, Thula Rafaela de Oliveira". **O Direito Social ao Lazer em Perspectiva Crítica: Desigualdades e Democratização do Acesso**. Rio de Janeiro, 2017. 197p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. p182

LUFT, Rosangela Marina.. "O transporte como serviço público e como direito fundamental: decisões políticas e legitimação jurídica do transporte por ônibus no Rio de Janeiro". In: **Revista Chão Urbano**, v. n 4, 2018

MARCUSE, Peter. Os direitos nas cidades e o direito à cidade. In: SUGRANYES, Ana; MATHIVET,Charlotte (Ed.). **Cidades para tod@s: propostas e experiências pelo direito à cidade**. Santiago de Chile: Habitat International Coalition, 2010. p. 89-102.

MARTÍNEZ, Cristhian Figueroa & SANTIBÁÑEZ, Natan Waintrub « Movilidad femenina en Santiago de Chile : reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público » in **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 2015 jan/abr, 7(1), pp. 48-61

MONTOYA RUIZ, Ana Milena. "Seguridad humana para las mujeres em las ciudades: reflexiones para políticas públicas urbanas com enfoque de género" **Revista de Estudios Socio-Jurídicos**, 2013, 15 (1), pp. 115-137

_____. "Mujeres, derecho y ciudad: apuntes para la construcción de un estado del arte desde el pensamiento y la teoría feminista". In: **Revista Territorios** 27, Bogotá, 2012, p.105-143.

OLIVEIRA, Adriana Vidal. **Constituição e Direitos das Mulheres: uma análise dos estereótipos de gênero na Assembleia Constituinte e suas consequências no texto constitucional..** Rio de Janeiro: Juruá, 2015.

PALMA, Paula, GONZÁLES, Cristian & CARRASCO, Sofía. **Gender differences in time use and mobility: time poverty and dual consumption.** Disponível em <<

http://www.solucionesdemovilidad.cl/adjun/Alcaino_Domarchi_Lopez.pdf>

> Acesso em 01 de novembro de 2015

PEDRO, Joana Maria & PINSKY, Carla Bassani (org.) **Nova História das Mulheres no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2013

PERO, V e MIHESSEN, V. "Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro" in **Revista do Instituto de Economia da UFRJ**, v15 n 3. Rio de Janeiro:2013.Disponível em

<http://www.revistaeconomica.uff.br/index.php/revistaeconomica/article/view/71/186>. Último acesso em 27 de abril de 2016.

PERO, V. e STEFANELLI, V. "A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras" in **Revista Econômica Contemporânea**. v. 19 n3 Rio de Janeiro, 2015. Disponível em. Último acesso em 10 de junho de 2018.

PERROT, Michelle. **Mulheres Públicas**. Editora UNESP, São Paulo, 1998, p.11-12

PERROT, Michelle. **Os excluídos da História**. São Paulo: Paz e Terra, 1988

PETERS, Deike. **Thematic study prepared for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013**. Disponível em <http://unhabitat.org/urban-themes/gender/> . Último acesso em 22/10/2013.

PHILIPPOPOULOS-MIHALOPOULOS, Andreas "Quem tem medo do espaço: direito, geografia e justiça espacial" in **Revista Direito UFMG** .Belo Horizonte, 70, jan/jun 2017.

PIRES, Antonio Cecílio & PIRES Lilian Regina **Mobilidade urbana – desafios e sustentabilidade**. São Paulo: Ponto e Linha, 2016.

PIRES, Thula. "Por uma concepção Ameericana de direitos humanos". In: Clarissa Brandão e Enzo Bello. (Org.). **Direitos Humanos e Cidadania no Constitucionalismo Latino-Americano**, Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016, p. 235-255.

PIRES, Thula; SANTOS, Ellen. Agenda política do movimento de mulheres negras na Constituinte. In: **Encrespando - I Seminário Internacional: Refletindo a Década Internacional dos Afrodescendentes (ONU, 2015-2024)**. Anais. Brasília: Brado Negro, 2016, p. 147 – 174.

PUAR, Jasbir *‘Prefiro ser um ciborgue a ser uma deusa’*: *interseccionalidade, agenciamento e política afetiva*. in **Meritum** v.8 n 2 – Belo Horizonte, 2013

RAUL, Jessica Mara. “Mulheres Negras, Movimentos Sociais e Direito à Cidade” in *Metropolis: Revista Eletrônica de Estudos Urbanos Regionais*. N 22, Setembro de 2015. Disponível em http://emetropolis.net/system/edicoes/arquivo_pdfs/000/000/022/emetropolis_n22.pdf?1447896390. Último Acesso em 15 de dezembro de 2015.

REILLO, Fernando Calonge. “Governanza neoliberal. Retos para el ordenamiento de las movilidades urbanas” in **Revista Transporte y Territorio**, núm. 16, 2017

SALEM, Sara. **O Mal-Estar na Teoria Interseccional: Interseccionalidade nas Teorias Viajantes**. Disponível em: <http://www.contramare.net/site/pt/intersectionality-and-its-discontents-intersectionality-as-traveling-theory/> Último acesso em: 08 de dezembro de 2017

SANTOS, Carolina. Câmara. Pires. O Direito à Moradia e as Desigualdades de Gênero e Raça. In: Alexandre F. Mendes e Giuseppe Cocco. (Org.). **A Resistência à Remoção de Favelas** no Rio de Janeiro. 1ed. Rio de Janeiro: REVAN, 2016,

SCOTT, Joan “História das Mulheres” in BURKE, P(org.). **A escrita da História – novas perspectivas**. São Paulo: Editora Unesp, 1992.

SCOTT, Joan. “*Gênero: uma categoria útil de análise histórica*”. **Educação e Realidade**. Porto Alegre: Faculdade de Educação/UFRGS, Vol.6, N° 2, jul/dez 1990

SHUELLER, Malini. “Analogy and (White) Feminist Theory: Thinking Race and the Color of the Cyborg Body” in **Signs** Vol 31 n 1pp. 63-92

SILVA, Andre Luiz Bezerra. “Orientação das políticas de transporte a partir dos princípios da coesão e equidade social: algumas questões sobre o sistema de BRT no Rio de Janeiro” In: **Revista Chão Urbano**, v. n 4, 2018
SILVA, Jailson de Souza et ali. “Um olhar possível sobre o conceito de mobilidade e os casos da favela da Maré e do Complexo do Alemão” in

BALBIM, KRAUSE E LINKE (org.) **Cidade e Movimento. Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: IPEA- ITDP, 2016.

SOIHET, R. “A conquista do espaço público” in PEDRO, J.M. & PINSKY, C.B (orgs) **Nova História das Mulheres no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2013. Pp. 218-260.

SPIVAK, Gayatri “Negotiating the Structures of Violence” in **The post colonial critic – Interviews, Strategies, Dialogues**. Routledge: Nova York, 1989. pp 147-148

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de « Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. BALBIM, KRAUSE E LINKE (org.) **Cidade e Movimento. Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: IPEA- ITDP, 2016.

VILLAGRAN, Paula Soto. “Diferencias de Género em la movilidad urbana. Las experiências de viaje de mujeres em el Metro de la ciudad de México” in **Transporte y Territorio**. N 16, Buenos Aires, 2017.

_____. “La ciudad pensada, la ciudad vivida, da ciudad imaginada. Reflexiones teóricas y empíricas.” **La Ventana**, Num 34/ 2011

_____. **Sobre genero y espacio: una aproximación teórica**.

http://bvirtual.ucol.mx/descargables/853_sobre_genero_y_espacio.pdf

Último acesso: 10/11/2015

7 Anexos

7.1 Anexo 1 – Termo de Consentimento

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidada a participar, como voluntária, do estudo intitulado ***Nos deslocamentos da mobilidade - direito à mobilidade, gênero e os enquadramentos de cidade***, conduzido por Mariana Imbelloni Braga Albuquerque. Este estudo tem por objetivo discutir a experiência da mobilidade urbana de mulheres na construção do direito à mobilidade e à cidade.

Você foi selecionada por critérios geográficos, pois a pesquisa pretende trabalhar a experiência de mobilidade de mulheres que habitam em diferentes bairros/municípios da região metropolitana do Rio de Janeiro e acessam a região da Gávea por transporte público.

Sua participação não é obrigatória. **A qualquer momento, você poderá desistir de participar e retirar seu consentimento.** Sua recusa, desistência ou retirada de consentimento não acarretará prejuízo.

Sua participação nesta pesquisa consistirá em **uma entrevista sobre suas experiências de mobilidade e permitir que a pesquisadora a acompanhe na sua rotina de mobilidade por um dia a ser convencionado por ambas.** A entrevista será gravada e posteriormente transcrita. A pesquisa não apresenta nenhum risco evidente para as participantes, que desempenharão sua mobilidade rotineira. Contudo, qualquer risco superveniente será levado em conta para modificação ou paralisação da pesquisa.

Os dados obtidos por meio desta pesquisa não serão divulgados em nível individual. Visando a confidencialidade de qualquer informação sensível, os nomes serão alterados para manter o anonimato das participantes. A pesquisadora responsável se compromete a tornar públicos nos meios acadêmicos e científicos os resultados obtidos de forma consolidada sem qualquer identificação de indivíduos. **Uma vez finda a pesquisa os resultados serão disponibilizados para as participantes da pesquisa.**

As participantes podem a qualquer momento tirar dúvidas quanto ao procedimento da pesquisa e objetivos dos dados com a pesquisadora, seguindo os dados: Mariana Imbelloni Braga Albuquerque, mestranda em Direito na PUC-Rio (ingresso em 2017), telefone (21) 969681855, email mariana.imbelloni@gmail.com.

Caso você concorde em participar desta pesquisa, assine ao final deste documento, que possui duas vias, sendo uma delas sua, e a outra, da pesquisadora responsável

Declaro que entendi os objetivos, riscos e benefícios de minha participação na pesquisa, e que concordo em participar.

Rio de Janeiro, ____ de _____ de 2018.

Assinatura do(a) participante: _____

Assinatura da pesquisadora: _____

7.2

Anexo 2 - Roteiro de entrevista

Roteiro de entrevista da pesquisa sobre a experiência da mobilidade de mulheres e o direito à mobilidade

1) Dados gerais.

Onde mora (cidade, bairro) /Idade/ Raça/ Profissão/ Estado civil/ Tem filhos/idade dos filhos?

2) Rotina de mobilidade

Narrativa de um dia “normal”. Quantos deslocamentos (de ir à padaria até ir ao trabalho).

Quantos transportes?

Quanto tempo por dia você sente que passa no transporte? É um tempo que você usa para alguma coisa?

Você já deixou de fazer algo pelo preço do transporte? O quê?

3) Trabalho

Com o que trabalha/ quantos trabalhos? Quanto tempo para chegar no(s) trabalho(s)?

Já trabalhou mais perto/longe de casa? Tinha alguma diferença na rotina? Qual?

4) Estudo

Grau de escolaridade/ Ainda estuda/ Quer estudar mais?

Como ia/vai para ambiente de estudo? Que horas acordava/voltava para casa?

Influência transporte/ tempo de deslocamento na continuidade/tempo de estudo?

5) Gestão da Casa/ Família

Quantas pessoas na casa? Quem se ocupa das tarefas domésticas? Como é a compra de produtos (perto de casa/ quem vai)

Se tiver filhos e/ou idosos dependentes: se deslocam sozinhos? Quem se responsabiliza pelo deslocamento deles? Quando eles não podem se deslocar, como isso afeta sua rotina?

Quando alguém fica doente em casa, como é o cuidado? Em casa? Hospital? Posto de saúde? Quem leva a pessoa doente/ busca apoio?

Mora perto de outras pessoas da família/amigas? Vê com frequência família/amigas? Como vai para casa de família/amigas?

6) Lazer

O que faz como atividade de lazer?

Quando faz atividades de lazer, como vai para elas?

Tempo de deslocamento e transporte contam na escolha do lazer?

7) Segurança

Você se sente insegura nos seus deslocamentos? Em quais? Que tipo de insegurança?

Já viveu alguma situação de risco nos seus deslocamentos? Posso perguntar sobre ela? Qual foi?

Você deixa de fazer algo por medo de chegar até lá/ voltar de lá? Acha que isso é diferente por ser mulher?

8) Carro

Você/ sua família tem carro? Se sim, quem o usa com mais frequência? Para que? Você preferia se deslocar diariamente de carro? Por que?

9) Impressões

O que você não deixa de fazer de jeito nenhum, não importa transporte ruim, chuva, sol, cidade caindo?

O que você deixa de fazer pelo tempo/dificuldade de deslocamento?

O que piora um dia de deslocamento seu? O que melhora?

Se você pudesse mudar qualquer coisa na sua rotina de mobilidade, o que seria?