

**Notas críticas ao planeamento da mobilidade urbana a partir da
perspectiva teórico metodológica feminista**
*Critical notes on urban mobility planning from a feminist
theoretical-methodological perspective*

Clarisse Cunha Linke^a, Rossana Brandão Tavares^b

^a Universidade Federal Fluminense (UFF), clarisselinke@id.uff.br; ^b Universidade Federal Fluminense (UFF), rossanatavares@id.uff.br

Como citar: Linke, Clarisse Cunha & Tavares, Rossana Brandão (2024). Notas críticas ao planeamento da mobilidade urbana a partir da perspectiva teórico metodológica feminista. Em livro de actas: *VI International Conference on Architecture and Gender*. Valencia, 3-6 de October 2023.
<https://doi.org/10.4995/ICAG2023.2023.16716>

Abstract

Urban mobility is a central theme in the debate on the future of cities. Investments in the area, however, remain aligned with the hegemonic and neoliberal narratives that guarantee productive work, following a patriarchal, white, colonial, and heteronormative paradigm. Simultaneously, it defines and structures the daily routine of reproductive and care practices. The growing precariousness of work and urban systems makes the working class vulnerable and, fundamentally, those responsible for work and reproductive care – generally black women.

There is interest in addressing the gender issue in mobility, and sensitive and responsive approaches emerge, but they are not transformative. The traditional technocratic logic of planning, which ignores lived experience, shows how the rights agenda has been approached through a utilitarian discourse without considering its practical effects, evidenced in the theory of social reproduction and in the intersectional perspective. This article explores the potential of an intersectional feminist approach to mobility planning, through a literature review, considering how the concept of lived space can be used as a methodological tool to present women's experiences in mobility and question the dominant discourse that addresses environmental and social issues without considering local demands effectively.

Keywords: *gender perspective, social reproduction, intersectionality, lived space, feminism, urban mobility.*

1. Introdução

Este artigo visa refletir criticamente sobre o planejamento e os investimentos na mobilidade urbana no Brasil, utilizando uma abordagem feminista. O planejamento urbano, baseado em valores de universalidade, neutralidade e racionalidade, segue a visão do "homem universal", um modelo cisgênero, heterossexual, branco e europeu. Esse discurso hegemônico invisibiliza grupos sociais e suas práticas nas cidades.

A prática tecnocrática ainda domina o planejamento da mobilidade urbana, reforçada pela agenda global de descarbonização, sem promover mudanças estruturais. Isso perpetua a precariedade social e os estereótipos, mantendo a dominação patriarcal. Propomos uma crítica aos métodos teóricos usados nas políticas de mobilidade, destacando a importância da reprodução social e da interseccionalidade para questionar abordagens neoliberais. Discutiremos como o conceito de território pode revelar as experiências das mulheres na mobilidade, desafiando o discurso dominante sobre questões ambientais e sociais.

2. A mobilidade urbana no território vivido

*O território não é inerte. Só os atores hegemônicos podem criar e difundir essa fantasia, já que não necessitam, ou não querem reconhecer explicitamente, a ação do Outro. Aqueles que precisam construir condições de vida em contextos adversos não podem aderir a essa fantasia, que destrói a compreensão do jogo da política.*¹

O conceito de mobilidade urbana diz respeito a como e por que navegamos no território. Não se trata somente da caracterização de viagens realizadas em determinada infraestrutura de transportes, mas sim de uma compreensão mais ampla sobre as necessidades de acesso a determinados destinos para usos cotidianos, eventuais ou esporádicos, as opções e as condições de deslocamentos. A premissa é que tratar de mobilidade é tratar de direito à cidade, com olhar sobre a distribuição espacial de oportunidades e a forma do deslocamento, definida a partir (i) das estruturas sociais, e (ii) da localização da origem e do destino, horário das atividades, duração da viagem, custo, conforto, segurança e conveniência entre os tipos de transporte ofertados.

O processo de planejamento do sistema de mobilidade urbana (infraestrutura e operação) segue uma lógica tradicional tecnocrática, correlacionando etapas de diagnóstico e prognóstico. Ou seja, uma investigação da realidade seguida pela definição de objetivos, prioridades e metas, alocação de recursos, estrutura e processos para implementação que irão levar a um resultado esperado em um cronograma específico. A expectativa é que o diagnóstico ofereça um retrato, ou uma descrição, sobre como a população circula diariamente nas cidades, a partir de dados majoritariamente quantitativos.

¹ Ana Clara Torres Ribeiro, "Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades". In: *Redobra*, n. 9, ano 3, 2012: 29.

O indicador mais usado para descrever o padrão de deslocamento nas cidades é a divisão modal, ou a distribuição percentual da média diária dos deslocamentos a pé, por bicicleta, por transporte coletivo e por transporte individual (carros, táxis e motos). No Brasil, a divisão modal da cidades é identificada a partir das Pesquisas Origem-Destino (OD), que consistem em pesquisas domiciliares realizadas a cada 10 anos nas principais cidades brasileiras e que coletam:

- Dados sobre a família residente no domicílio, incluindo posse de bens de consumo duráveis e informações socioeconômicas sobre todos os moradores, incluindo idade, sexo, renda e grau de instrução;
- Dados sobre os dois principais motivos de viagem considerados pela pesquisa: escola e trabalho, com endereços da escola e de trabalhos de cada morador de modo a identificar os destinos cotidianos;
- Dados que caracterizam cada uma das viagens realizadas por todos os moradores do domicílio no dia anterior ao da entrevista.

É válido ressaltar alguns pontos sobre este tipo de pesquisa. Em primeiro lugar, os dados demográficos coletados não incluem autodeclaração racial², limitando o cruzamento de dados e, como consequência, a reflexão sobre a necessidade de novas investigações críticas sobre o impacto da mobilidade urbana para diferentes grupos sociais. Em segundo lugar, apesar de serem coletadas informações que propiciam o mapeamento das diversas motivações das viagens (trabalho, estudo, lazer, compras, acesso a serviços médicos, etc.), a viagem casa-trabalho é a que norteia o planejamento, e sua síntese é usada como representação da divisão modal das cidades. Por exemplo, quando se diz que “na cidade do Rio de Janeiro, 46% das viagens diárias são feitas por transporte público”, a informação trata somente das viagens casa-trabalho, e este indicador com foco nas viagens produtivas tem tamanha preponderância, que é, na prática, usado de forma alegórica sobre todos os deslocamentos diários da cidade.

A categorização dos motivos em “trabalho, educação, compras, saúde, recreação/visitas/ lazer, e assuntos pessoais” dilui as viagens feitas para trabalho doméstico e de atividades de cuidados, em contraponto às viagens por trabalho remunerado, que acabam tendo mais peso nos resultados. A ênfase nas viagens de trabalho remunerado é tão significativa que o indicador é, na prática, usado de forma figurativa para representar todos os deslocamentos diários da cidade. Entretanto, uma análise mais precisa mostraria que as viagens para trabalho não remunerado equivalem às viagens para trabalho remunerado³.

² Prática cada vez mais presente nos processos de planejamento das políticas públicas, conforme o quesito cor ou raça usado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e respaldada pelo Estatuto da Igualdade Racial (Lei 12.288 de 20 de julho de 2010).

³ Inés Sánchez de Madariaga, “Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport”, in *Fair Shared Cities – The Impact of Gender Planning in Europe*, org. Sánchez de Madariaga, Inés and Roberts, Marion. Routledge, London. 2013

As informações coletadas envolvem viagens feitas de diferentes modos, incluindo locais de integração e a ordem sequencial de utilização dos modos. No entanto, os resultados são baseados principalmente no modo principal, que é definido pela capacidade do modo ou tempo de percurso. Por exemplo, uma viagem que envolveu o uso de bicicleta com integração ao sistema ferroviário e uma parada no mercado antes de entrar no trem para ir ao trabalho, seria contabilizada apenas como uma viagem de trem com o motivo de trabalho. As viagens curtas, múltiplas e encadeadas, que são predominantemente realizadas por mulheres e necessárias para a manutenção de papéis tradicionais de gênero, são invisibilizadas.

Por último, não são coletados dados sobre as condições da viagem, o que nos impede de compreender a experiência de diversos grupos durante o deslocamento. Essas informações incluem a condição dos veículos utilizados, a lotação dos mesmos, a ocorrência de atrasos ou pontualidades, se há pessoas acompanhadas de crianças ou idosos, se os passageiros estão carregando carrinhos e bolsas, se são vítimas de violência ou assédio, ou ainda se possuem uma percepção de segurança positiva ou negativa.

Pesquisadores no campo da mobilidade vêm ampliando os esforços de análise de dados, dado que trabalhar a divisão modal das pesquisas OD é um caminho limitado e restrito. A compreensão de que um indicador dificilmente conta uma história completa, demanda análise correlacionada entre diferentes indicadores, além do desenvolvimento de novas metodologias de investigação quantitativa e principalmente qualitativa, que possibilitem leituras a partir de recortes de gênero, raça e renda, enriquecendo o olhar sobre a mobilidade urbana no território. Ainda assim, a caracterização da mobilidade continua sendo feita com base em dados que respondem a um escopo com referências e valores pré-determinados, na tentativa de produzir uma avaliação objetiva sobre processos que são, de fato, subordinados a experiências subjetivas e relacionais. Converte-se, assim, em uma fotografia estática que explica pouco o cotidiano, simplificando ou invisibilizando a realidade dos deslocamentos diários por diferentes pessoas em diferentes territórios. Este território, mapeado pela ação no processo de planejamento "da forma dominante de exercício do poder, que cola a sociedade ao imediatamente visível, é o antagônico do território usado, que valoriza a vida de relações"⁴.

Doreen Massey⁵ aponta para a armadilha na tentativa de subjugar o espaço, com caracterizações a partir de gráficos e mapas, por serem tentativas de ordenar e priorizar o que se vê, precedidas de conceituações implícitas que direcionam o olhar. Nessa perspectiva, a caracterização da mobilidade urbana a partir da divisão modal é um ponto de vista, mas não a verdade única, estática, tampouco completa sobre este espaço e sobre a vivência dos diversos corpos que se deslocam no espaço. Para um olhar mais amplo, é necessário expandir os métodos de pesquisa

⁴ Ribeiro, *Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades*, 64.

⁵ Doreen Massey, *Pelo Espaço*. Rio de Janeiro, Bertrand, 2005.

e agregar aqueles que deem "voz às diversas formas de alteridade, fazendo objeto dos próprios estudos sujeitos marginais, periféricos e permitindo a eles expressarem a própria diferença com as próprias palavras"⁶. Nesse sentido, se buscaria entender os padrões de deslocamento a partir de ângulos, experiências, escalas, capacidade cognitiva e sensorial de quem os experimenta, aceitando a multiplicidade e coetaneidade das vivências.

A caracterização quantitativa da mobilidade urbana, como etapa inicial no processo de planejamento, produz uma das várias camadas de alisamento do que Milton Santos⁷ chama de rugosidades. As rugosidades são características físico-territoriais combinadas com experiências socioterritoriais vividas pelos indivíduos e pela sociedade, que se acumulam e relacionam entre si, cristalizadas ou "corporificadas em formas sociais e, também, em configurações espaciais e paisagens"⁸. O planejamento para o futuro não pode ignorar as heranças cristalizadas do passado. Mas para compreender as rugosidades e as condições para o futuro, é preciso desacelerar o processo de planejamento, indo na contramão da dinâmica acelerada da atualidade. Este é um desafio, considerando o predomínio do tempo sobre o espaço, com o planejamento que focaliza o curto-prazo, que busca mudanças disruptivas e enfatiza projetos pontuais e localizados, ao invés de planos de longo prazo.

A demanda por projetos que sejam implantados com velocidade, no entanto, esvazia a possibilidade de reconhecimento das diferentes demandas e problemas, incorporando tal complexidade a ações políticas legítimas, não segundo o ideal de viabilidade como é geralmente pautado pelos interesses hegemônicos. Já na fase diagnóstica observa-se sua limitação, com levantamentos externos de dados e informações suficientes para garantir um conhecimento mínimo sobre o território, mas não verdadeiramente articulado com o cotidiano praticado/vivido, ignorando a trama local, e servindo apenas para justificar e orientar a fluidez necessária à eficiência da ação em si. Esta dinâmica impede a construção de projetos a partir dos saberes locais e subalternizados, que valorizam a preocupação dos indivíduos e comunidades com a construção do futuro. Neste sentido, é uma prática que apenas direciona os fluxos de investimento, e "atualiza os fixos"⁹, aprofundando e sedimentando as desigualdades existentes.

Este é um lugar-comum no debate sobre os investimentos de grande escala nas cidades e na mobilidade, que Jane Jacobs¹⁰ classificou como 'dinheiro cataclísmico', que age como uma força de declínio nas cidades, engendrando degradação ambiental e social no tecido urbano, como o

⁶ Mario Cardano, *Manual de Pesquisa Qualitativa - a contribuição da teoria da argumentação*. Petrópolis, Editora Vozes, 2017: 29.

⁷ Milton Santos, *A natureza do espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: Edusp, 2020.

⁸ Santos, *A natureza do espaço*, 217.

⁹ Ribeiro, *Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades*, 145.

¹⁰ Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*. New York, Random House: 1961.

caso do fracassado projeto do Teleférico no Complexo do Alemão, na cidade do Rio de Janeiro¹¹. Excepcionalmente, uma intervenção semelhante prevista para a Rocinha foi descontinuada a partir da oposição ativa da comunidade desde seu anúncio em 2013, com demanda para que o recurso destinado à instalação do sistema fosse usado para obras de saneamento básico.

A abordagem tecnocrática do planejamento urbano e de mobilidade não dá conta de captar a complexidade de problemas históricos e que historicamente alisam as trajetórias de lutas e agendas de comunidades e grupos que reivindicam pautas diversas, da mobilidade à moradia adequada. Parte de um planejamento que se refere às pessoas como simples usuários, ou 'cidadão urbano típico', que representa a engrenagem central da cidade do trabalho produtivo, mas também na manutenção da desigualdade socioterritorial por gênero, raça e renda, garantidores das posições de mais-valia das cidades no âmbito global.

3. Transformações no planejamento de mobilidade urbana

Diante desses desafios apontados tanto do ponto de vista da abordagem e da pesquisa, quanto práticas correntes no que diz respeito à mobilidade, parece ser interessante compreender alguns aspectos que consideramos relevantes sobre transformações no planejamento de mobilidade urbana. Assim, apresentamos aqui uma breve discussão sobre as contradições e obstáculos para a incorporação da dimensão da reprodução social no âmbito da mobilidade, frente às desigualdades de gênero expressas e vividas nos territórios urbanos.

Iniciemos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), criada em 2012, considerada a principal ferramenta para orientar as ações relacionadas à mobilidade urbana nos municípios brasileiros, estando em consonância com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que buscam promover cidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis. Além de regulamentar o transporte coletivo em diversas modalidades, a PNMU visa promover a inclusão social e o acesso a serviços básicos, assim como a oferta de equipamentos sociais. Apesar de ideias relacionadas aos conceitos de justiça social e justiça ambiental estarem presentes no discurso oficial sobre o papel da mobilidade urbana, na prática, os investimentos nas cidades brasileiras seguem uma abordagem tradicional de planejamento focada no deslocamento individual.

A consolidação da indústria automobilística no país, em meados dos anos 20, ditou o investimento público e colocou o automóvel como motor do progresso urbano, além de objeto de consumo e de desejo – lugar simbólico que ocupa até hoje. A prioridade do poder público, inspirada pelo lema “governar é abrir estradas” de Washington Luiz (1926-30) e apoiada pelas

¹¹ Mariana Cavalcanti e Marcos Campos, “A fantástica Obra da Paz: o Teleférico do Alemão e a Produção de Infraestrutura Urbana no Rio de Janeiro”. *DADOS*, Rio de Janeiro, vol.65 (2): e20200212, 2022.

premissas da arquitetura moderna, desde então trata de ampliar a capacidade viária e definir parâmetros urbanísticos que garantam o tráfego veicular, com foco na “dimensão quantitativa da demanda e na velocidade das viagens”¹².

O Plano de Metas proposto em 1956 por Juscelino Kubitschek, que prometia um crescimento econômico de cinquenta anos em cinco, "aprofundou o processo de industrialização e privilegiou o setor industrial de bens de consumo duráveis, alterando os hábitos e o cotidiano da população"¹³. A primazia foi dada ao investimento no setor de transportes rodoviário e ao incentivo à indústria automobilística e de cimento, com significativa presença do capital internacional. Em quatro anos, a malha rodoviária aumentou em 150%. Ao longo das décadas seguintes, a necessidade de gerir o trânsito e mitigar o congestionamento crescente, somada ao aumento da população nas cidades e à expansão das áreas urbanas com um modelo de ocupação disperso e centrífugo, justificou investimentos localizados em outras modalidades de transportes, mas manteve a centralidade do veículo particular motorizado no paradigma de mobilidade.

Os anos 90 foram marcados pelo entendimento da atuação humana como fator geológico, geomorfológico e climático, fazendo emergir, no campo do planejamento urbano, uma preocupação com a habitabilidade das cidades e de conciliação entre as agendas social, econômica e ambiental. Neste momento de “redescoberta da natureza”¹⁴, temas socioambientais passaram a ocupar um lugar privilegiado no discurso hegemônico global, e a sustentabilidade tornou-se "um novo princípio organizador"¹⁵.

Previsões como as de que a população urbana dobraria entre 2000 e 2030, mas triplicaria o espaço ocupado, e que 75% das emissões de gases de efeito estufa seriam oriundas das cidades¹⁶ apontaram para o modelo de deslocamento urbano e a matriz energética do setor de transportes como problemas a serem resolvidos na escala das cidades. Em resposta, o setor de transportes precisou ampliar sua abordagem e melhor integrar-se às discussões em torno do uso do solo¹⁷, merecendo destaque nas três principais agendas globais – Acordo de Paris, ODS e Nova Agenda Urbana.

¹² Licínio Portugal e Andréa Mello, “Um panorama inicial sobre transportes, mobilidade, acessibilidade e desenvolvimento urbano”. *Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano*. 1º ed. Rio de Janeiro, Elsevier, 2017: 2.

¹³ Lília Schwarcz e, Heloisa Starling, *Brasil: uma biografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015: 415.

¹⁴ Milton Santos, “1992: a redescoberta da natureza”. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 6, n. 14, jan./abr. 1992.

¹⁵ Henri Acserald, “Vulnerabilidade social, conflitos ambientais e regulação urbana”. *O Social em Questão* - Ano XVIII - n° 33 – 2015:2.

¹⁶ Ricky Burdett e Philipp Rode, *Living in the endless city*. Phaidon Press, 2011.

¹⁷ David Banister, *The sustainable mobility paradigm*. Transport Policy. p. 73-80, 2008

No Brasil, a PNMU evidenciou a conexão entre mobilidade e sustentabilidade, com uma abordagem mais qualitativa sobre as viagens, passando por questões relacionadas à integração intermodal (tarifária, de infraestrutura e operacional); ao incentivo aos modos de transporte públicos; à infraestrutura para os transportes ativos; à ampliação da acessibilidade às oportunidades da cidade; e ao impacto da mobilidade na qualidade de vida da população. Apesar da aplicação efetiva da PNMU não ser uma realidade nas cidades brasileiras, sua relevância socioambiental intrínseca e sua relação com as preocupações contemporâneas sobre colapso ambiental, emergência climática e qualidade de vida nas cidades revela-se como uma oportunidade de renovação para o capital, em particular para os setores profundamente responsáveis pela crise, como a indústria automobilística e de energia, além das empresas de tecnologia. Alguns exemplos de novos produtos e serviços incluem veículos com tecnologia limpa e eficiência energética; patinetes e bicicletas elétricas; sensores, radares e drones para monitoramento de circulação, fiscalização e coleta de dados; sistemas de compartilhamento de viagens (por carro, bicicletas, ônibus e até mesmo helicópteros); tecnologias para veículos autônomos; aplicativos para coleta e análise de grande volume de dados; aplicativos para sistemas de entrega, entre outros.

Essa renovação destes setores tem respaldo na governança ambiental, social e corporativa (do inglês *environmental, social, and corporate governance*, ESG), prática oriunda do setor financeiro, que vem crescendo nas duas últimas décadas, em um contexto no qual o mercado se vê pressionado a responder por questões inerentes ao próprio negócio – como o avanço das inovações tecnológicas e suas consequências éticas, paradoxais e negativas – e por desafios externos, como a crescente precarização do trabalho, a diminuição do papel do Estado, das políticas e estruturas do estado do bem-estar social e dos serviços urbanos, o aumento da desigualdade social e a extrema concentração de renda em escala global.

Há, no entanto, uma contradição neste processo, dado que a integração efetiva da agenda socioambiental pelo capital requeria uma interrupção imediata na engrenagem própria do sistema, considerando sua natureza exploratória e de acumulação contínua. O termo amplo ‘desenvolvimento sustentável’ e suas aplicações setoriais – como ‘mobilidade urbana sustentável’ – levam a crer que o capitalismo é “capaz de incorporar discursos e práticas conducentes à sua modernização ecológica”¹⁸. Contudo, a produção de cidades, numa lógica que define e reforça a mais-valia dos lugares ao nível mundial, exige a perpetuação de uma rede na qual há lugares mantidos para serem consumidores e outros para assegurar a oferta de matéria-prima, mão de obra barata e destino para descarte¹⁹. O capitalismo, portanto, precisa e se beneficia de um planejamento urbano que garanta o empobrecimento e a desigualdade social e espacial dos locais periféricos. O engajamento dos atores neoliberais nas soluções dos

¹⁸ Acserald, *Vulnerabilidade social*, 61.

¹⁹ Ermínia Maricato, *Para entender a crise urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

problemas coletivos é apenas uma estratégia para garantir a renovação do discurso e a continuidade de seu projeto lucrativo.

Nancy Fraser²⁰ nomeia neoliberalismo progressista estes ajustes marginais que não são suficientes, mas apenas se apropriam de novas ideias necessárias para fazer o sistema e suas externalidades mais palatáveis. Para além da pauta ambiental, outras pautas sociais também são necessárias a este novo enquadramento, com políticas progressistas que reconhecem e valorizam a diversidade e a representatividade, como as pautas feministas, antirracistas e de direitos LGBTQ+, contribuindo para a globalização como fábula “que se aproveita do alongamento de todos os contextos para consagrar um discurso único”²¹.

O neoliberalismo, portanto, busca tratar destas agendas como temas específicos, que adicionam valor aos serviços e produtos ofertados. No caminho contrário, a perspectiva teórico-metodológica feminista busca tratá-las de forma estrutural, e essa diferença é essencial. A captura e a apropriação destas pautas que vêm sendo feitas pelo capital tem potencial de enfatizar a iniquidade e segregação socioespacial, alimentando um círculo vicioso, dado que as populações periferizadas são exatamente as que mais sofrerão com o estresse climático.

Os investimentos na mobilidade urbana, sobretudo em novas tecnologias de comunicação, tecnologia veicular e eficiência energética, se renovam simbolicamente, mas a partir de uma abordagem utilitarista, tecnocrática e operacional. Ao desconsiderar que o tempo e o espaço são vividos de forma diferente por diferentes grupos, os investimentos não partem de considerações sobre como a mobilidade impacta na vida destes diversos grupos e ignoram que a técnica – ainda que embasada em evidência – não seja suficiente para explicar integralmente a sociedade, os lugares, as práticas e os saberes localizados. Além disso, não lidam com o passivo social existente e já naturalizado de extrema desigualdade territorial acentuada pelos marcadores sociais de cor, renda e gênero no contexto brasileiro. É, portanto, uma abordagem que não resulta em transformações reais, estruturais e de potencial libertário²².

4. O patriarcado na mobilidade urbana: a premissa do cidadão urbano típico

O entendimento que transporte afeta de forma diferente homens e mulheres não é novo. Entre os anos 90 e o começo da década de 2000, numerosos estudos foram realizados apontando para transporte urbano e rural como uma alavanca para o empoderamento das mulheres, especialmente considerando seu potencial de impacto multidimensional na melhoria da saúde,

²⁰ Nancy Fraser, *O velho está morrendo e o novo não pode nascer*. São Paulo: Autonomia Literária, 2022.

²¹ Milton Santos, *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2001:18.

²² Ribeiro, *Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades*.

educação, renda, participação social e redução de vulnerabilidades^{23,24,25,26}. Há também um entendimento consolidado, bem documentado, que evidencia a diferença no padrão de deslocamentos entre homens e mulheres tanto em contextos urbanos quanto rurais. Entretanto, o planeamento tradicional de transportes não trouxe esta compreensão teórica para a prática e manteve o foco da ação no transporte em horário de pico, símbolo da cidade produtiva. Esta é uma contradição no campo do planeamento de mobilidade que precisa ser apontada. A persistência no planeamento e na operação de sistemas de mobilidade com ênfase na viagem linear casa-trabalho resulta em uma reinvenção de formas de dominação patriarcal.

Assim como o planeamento urbano, o planeamento da mobilidade se orienta a partir da ideia de universalidade, ou seja, que ambientes e sistemas são passíveis de serem desenhados e construídos de modo a atender a todos de forma igual. São aqui dois os pressupostos: (i) que todos os corpos podem ser representados por um corpo universal, que demandam, esperam, desejam e reagem ao entorno do mesmo modo; e (ii) que o processo de planeamento urbano é um ato neutro, e que sua ação resulta para todos os corpos da mesma forma. A perspectiva teórico-metodológica feminista nos mostra, entretanto, que ambos os pressupostos estão equivocados. Há, na verdade, um planeamento definido, interessado e comprometido com uma 'pessoa padrão', 'universal', cujo modelo normativo, ou seja, altura, peso, velocidade da caminhada, área que ocupa, padrão de viagens, necessidades, desejos e valores é de uma pessoa do gênero masculino^{27,28}, sem levar em conta qualquer heterogeneidade.

Simone de Beauvoir²⁹ desmontou esta ideia da possibilidade do humano universal como sendo representativo tanto do homem quanto da mulher quando, em meados do século passado, declarou que o homem é o padrão normativo de humanidade e a mulher é entendida puramente em relação a ele. O planeamento, nesse sentido, não produz espaços neutros para uma pessoa universal, mas espaços estruturados para apoiar e facilitar as formas familiares patriarcais, o trabalho produtivo e a manutenção dos papéis tradicionais de gênero.

²³ Caroline Moser, *Gender planning and development: Theory, Practice & Training*. London and New York Routledge, 1993.

²⁴ Priyanthi Fernando e Gina Porter, *Balancing the load: women, gender and transport*. London, Zed Books, 2002.

²⁵ Tim Cresswell e Tanu Prya Uteng, *Gendered Mobilities: towards a holistic understanding*. Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2008.

²⁶ Deike. Peters, "Gender and Sustainable Urban Mobility". Thematic Study prepared for *Global report on Human Settlements 2013*.

²⁷ Tavares e Ramos, *Indisciplina Epistemológica*.

²⁸ Leslie Kern, *Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens*. Rio de Janeiro: Oficina Raquel 2021.

²⁹ Simone de Beauvoir, *The Second Sex*. London: Vintage, 1949.

Os deslocamentos diários das mulheres não são definidos prioritariamente em função do trabalho produtivo, mas sim do trabalho de reprodução social e de cuidados. Bhattacharya³⁰ define reprodução social como:

*1. Atividades que regeneram a trabalhadora fora do processo de produção e que a permitem retornar a ele. Elas incluem, entre uma variedade de outras coisas, comida, uma cama para dormir, mas também cuidados psíquicos que mantêm uma pessoa íntegra. 2. Atividades que mantêm e regeneram não-trabalhadores que estão fora do processo de produção - isto é, os que são futuros ou antigos trabalhadores, como crianças, adultos que estão fora do mercado de trabalho por qualquer motivo, seja pela idade avançada, deficiência ou desemprego. 3. Reprodução de trabalhadores frescos, ou seja, dar à luz.*³¹

Para desempenhar essas funções, um dia típico na vida das mulheres envolve viagens frequentes, tanto para lugares próximos quanto distantes, em horários variados e dispersos, fora do horário de pico, muitas vezes acompanhadas, carregando bolsas e carrinhos, em uma velocidade de caminhada mais lenta, com necessidade de paradas mais frequentes. A mobilidade a pé, o transporte público e as viagens intermodais têm centralidade nas vidas das mulheres, enquanto homens tendem a fazer viagens mais lineares e pendulares, entre casa e trabalho, e viajam mais de carro e moto³². Para aquelas que moram na periferia, o transporte público é ainda mais relevante, viabilizando o acesso às oportunidades que estão concentradas em poucas centralidades. É preciso contar com a pontualidade, previsibilidade e flexibilidade dos serviços, proximidade ao sistema, conforto e integrações que não onerem o custo, não aumentem o tempo de viagem e garantam condições seguras de deslocamento³³.

A reprodução social é um conceito central para a compreensão sobre a crise urbana para além do marco teórico marxista que foca prioritariamente as lutas de classes a partir do trabalho produtivo, desconsiderando que trabalho produtivo e reprodutivo são indissociáveis. Bhattacharya³⁴ aponta para a ausência da reflexão sobre como a força de trabalho é produzida – tanto na família das classes subordinadas, quanto das classes proprietárias –, ignorando o entrelaçamento entre trabalho produtivo e reprodutivo trazendo como consequência que a “base material da opressão às mulheres está amarrada ao sistema como um todo”³⁵. Do mesmo modo,

³⁰ Tithi Bhattacharya, *O que é a teoria da reprodução social?* In: Socialist Worker, 2013

³¹ Bhattacharya, *O que é a teoria da reprodução social?*, 5.

³² Haydée Svab, *Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero*. Dissertação de mestrado, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

³³ Kern, *Cidade feminista*.

³⁴ Bhattacharya, *O que é a teoria da reprodução social?*.

³⁵ Bhattacharya, *O que é a teoria da reprodução social?*, 6.

Federici³⁶ ressalta a divisão desigual intrafamiliar e intracomunitária do trabalho reprodutivo e do cuidado, e como essa divisão é definidora das relações de poder e hierarquias de gênero.

As características diversas que compõem cada indivíduo são um aspecto fundamental para se compreender como os marcadores sociais se entrelaçam na cidade. Assim como é preciso eliminar a ideia de que o planejamento urbano e da mobilidade urbana é neutro e impacta os corpos da mesma forma, um avanço que emerge como essencial é desmistificar a ideia de que os interesses e as demandas feministas são universais. Assim, como apontamos para a problemática do homem entendido como padrão universal, temos a tendência a identificar a demanda das feministas do século XX como sendo representativas das demandas de todas as mulheres. Essa mulher, todavia, é branca, e seus interesses não são universais, de modo que este é um feminismo liberal que forja sororidades a partir de gênero somente, mas mantém o *status quo* de indiferença em relação à violência sofrida pelas mulheres de cor³⁷.

No campo da mobilidade urbana, observa-se, nos últimos anos, um interesse em se abraçar o tema de gênero de forma mais ampla, com um olhar para questões em torno da igualdade de acesso e segurança no deslocamento, porém de modo que siga havendo garantias para a continuação e consolidação do modelo extrativista do capital. Neste contexto, as demandas do feminismo em torno da igualdade vêm sendo capturadas pela agenda neoliberal, uma vez que são mais palatáveis e qualificam a renovação dos discursos em torno do futuro da mobilidade, com a adoção das agendas socioambientais. Não são feitas, nas variadas esferas e escalas de planejamento, reflexões consistentes sobre como a cidade cria bloqueios e restrições para a circulação de pessoas diversas – fora deste padrão tido como universal –, garantindo a manutenção da periferia deslocalizada.

As mulheres que pertencem às camadas sociais menos favorecidas e que vivem em áreas periféricas, onde há menor infraestrutura urbana e oportunidades de atividades e serviços, sofrem uma vulnerabilidade ainda maior no recorte de gênero quando consideramos fatores como raça e classe social. É a vivência dessas mulheres negras e pobres que exige uma atenção peculiar às suas necessidades e interesses estratégicos e práticos, para poderem acessar de maneira mais justa e segura as oportunidades oferecidas na cidade. Em comparação a mulheres que residem em bairros centrais e privilegiados, essas mulheres lidam de maneira diferente com a exposição ao risco e precisam de políticas públicas mais específicas para garantir o acesso a serviços, empregos e outros destinos cotidianos ou eventuais.

³⁶ Silvia Federici, *O patriarcado do salário*. Boitempo, 2021.

³⁷ bell hooks, *Teoria feminista: da margem ao centro*. Perspectiva; 1ª edição, 2019.

Maria Lugones³⁸ reforça o entendimento sobre a violência cotidiana sofrida pelas mulheres de cor ao apontar que, assim como a definição sobre gênero, raça também é uma ideia forjada como parte do sistema colonial moderno. Gênero e raça são ficções poderosas, conceitos “tramados ou difundidos indissolavelmente”³⁹ que organizam e hierarquizam as relações de domínio e opressão necessárias à consolidação e sucesso da empreitada expansionista colonial. A compreensão sobre o vínculo entre essas classificações no sistema capitalista é incisiva na concepção feminista e interseccional, uma vez que as forças vigentes que exploram corpos e territórios permanecem vivas e estão no cerne da colonialidade. Novamente, de acordo com Lugones, é preciso reconhecer a diferença vivida por mulheres de cor “tanto na maneira geral como em sua concretude específica e vivida”⁴⁰. Não podemos avançar no planejamento urbano sem considerar como as infraestruturas e os serviços urbanos contribuem para a violência sofrida pelas mulheres de cor.

Desse modo, Collins⁴¹ descreve a interseccionalidade como uma perspectiva teórico-metodológica central para o avanço tanto da investigação crítica, quanto da prática. É assim no campo da investigação por aportar reflexões sobre as realidades do colonialismo e da colonialidade; por rejeitar propostas de interpretação do mundo a partir das estruturas e valores construídos socialmente; e por se comprometer com o estudo do objeto em si e dos sistemas de conhecimento que o produziram. Assim, a interseccionalidade propicia a ampliação e o aprofundamento do entendimento da vida e do comportamento humano, catalisando novas interpretações, fomentando novas questões e áreas de investigação e fornecendo novas direções para repensar áreas de uma disciplina tradicional e “transformar as relações de poder”⁴². A autora também acredita que a adoção da perspectiva por ativistas e especialistas tem potencial de incidir efetivamente no campo da ação concreta, sendo, desse modo, uma ferramenta útil e estratégica para relacionar os “danos causados pela política unidirecional em populações multiplamente oprimidas ou, inversamente, pelos efeitos de um tema único em segmentos de determinada comunidade”⁴³.

Akotirene⁴⁴ concorda com a relevância da estratégia da interseccionalidade e aponta para a oportunidade que essa cria de formar coalizões e solidariedades políticas em prol dos oprimidos por gênero, raça, classe, sexualidade ou território. Um ponto crítico para a autora é a apropriação

³⁸ Maria Lugones. “Colonialidade e gênero”, in *Pensamento feminista hoje: perspectivas decoloniais*. Org. Heloisa Buarque de Hollanda. pp. 53-83, 2020.

³⁹ Lugones, “Colonialidade e gênero”, 73.

⁴⁰ Lugones, “Colonialidade e gênero”, 55.

⁴¹ Patricia Hill Collins, *Interseccionalidade*. Boitempo, 2021.

⁴² Collins, *Interseccionalidade*, 53.

⁴³ Collins, *Interseccionalidade*, 68.

⁴⁴ Carla Akotirene, *Interseccionalidade*. Pólen, São Paulo, 2019.

ilegítima de identidades políticas do conceito de interseccionalidade na ausência do feminismo negro. A interseccionalidade é uma ferramenta conceitual de luta que, cada vez mais, se apresenta também como possibilidade de se estabelecer como teoria crítica, central no desafio de superação das desigualdades na prática teórica e acadêmica.

As experiências sociais são relacionais e situadas, assim como as desigualdades impostas pela matriz de de opressão. Na medida em que a questão é inicialmente racial - mais do que de gênero, torna-se central compreender as violências vividas pelas mulheres negras, resultado do racismo estrutural⁴⁵ cristalizado na sociedade brasileira e expresso na contemporaneidade em novas formas de controle e dominação patriarcal e colonial. Como aponta Ana Clara Ribeiro, “na rugosidade, coexistem grilhões, que podem surgir como ordens acumuladas, segregações, formas de controle social, modernizações parciais e excludentes”⁴⁶, e portanto o planejamento para o futuro não pode ignorar as heranças cristalizadas do passado.

5. Reflexões finais: um outro planejamento de mobilidade é possível?

O ataque do capitalismo às políticas e estruturas do estado do bem-estar social, somada à crescente precarização do trabalho e dos serviços urbanos, garante a acumulação e exploração contínua e torna não somente a classe trabalhadora, mas fundamentalmente as responsáveis pelo trabalho reprodutivo e pelos cuidados – geralmente, mulheres, idosas, mulheres grávidas e meninas – ainda mais vulneráveis. Arruzza, Bhattacharya e Fraser⁴⁷ caracterizam este cenário como crise do cuidado estrutural e ampla, acentuada pelo destaque dado pelo neoliberalismo ao familismo, que responsabiliza as famílias pela provisão do bem-estar social em detrimento do Estado. É neste contexto que emerge a demanda por uma forte reorganização da relação entre produção e reprodução que resulte em “arranjos sociais que priorizem a vida das pessoas e os vínculos sociais acima da produção para o lucro”⁴⁸.

É preciso, portanto, posicionar as atividades comunitárias e os recursos comuns nas cidades e nos sistemas urbanos como centrais na ampliação da oferta de serviços e na reconstituição dos interesses públicos e coletivos. Essa articulação é central no conceito de corpo-território elaborado por Gago⁴⁹, quando ela ressalta que é preciso entender a experiência vivida não de forma abstrata, mas vinculada aos espaços, tempos, recursos e ao comum. Essa convicção é

⁴⁵ Silvio Almeida, *Racismo Estrutural*. São Paulo: Pólen, 2019.

⁴⁶ Ribeiro, *Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades*, 69.

⁴⁷ Cinzia Arruzza; Tithi Bhattacharya; Nancy Fraser, *Feminismo para os 99%: um manifesto*. 1ª Edição. São Paulo: Boitempo, 2019.

⁴⁸ Arruzza; Bhattacharya; Fraser, *Feminismo para os 99%*, 118.

⁴⁹ Verónica Gago, *A potência feminista, ou o desejo de transformar tudo*. São Paulo: Elefante, 2020.

fundamental para explorar como e quais as estruturas urbanas podem ser dedicadas à viabilização e ao compartilhamento das tarefas de cuidado e de interesse coletivo.

Para além da crítica marxista da cidade desenhada para dar suporte à vida produtiva e ao capital, a abordagem feminista marxista dá materialidade à ausência do conceito de reprodução social, na prática. Dessa maneira, a abordagem tradicional tecnicista, ao abusar das caracterizações e sínteses quantitativas que ordenam e priorizam o que é para ser visto, ignora e invisibiliza a realidade vivida. É neste sentido que Ribeiro enfatiza que “precisa-se de uma nova cartografia da ação que inclua as descobertas, e também as mazelas, do cotidiano. [...] que valorize contextos da ação, vínculos sociais, vivências e experiências”⁵⁰. A análise das contradições no planejamento da mobilidade urbana a partir de teorias feministas abre possibilidades de modificação do campo do planejamento e de mobilidade urbana, configurando novos conceitos e provocando viradas epistemológicas⁵¹, necessárias à modificação da realidade para produção de futuros alternativos, social e ambientalmente justos.

No contexto de acirramento das desigualdades sociais e frente à constatação de que a crise climática tem o potencial de aprofundá-las, o campo do planejamento urbano passa por um momento de redefinição quanto ao seu marco teórico e práxis. Do mesmo modo, as agendas urbanas específicas – como a agenda de mobilidade urbana – também vêm passando por transformações.

A revisão histórica do processo de planejamento da mobilidade urbana demonstra que, apesar do campo contar com extensa literatura e dados quantitativos sobre o impacto da mobilidade urbana na experiência cotidiana das diferentes pessoas, a convergência entre conhecimento e prática não é uma realidade. A prática, calcada em conceitos de universalidade, neutralidade, racionalidade, ignora seus pontos cegos e resulta em ações que reforçam e atualizam as práticas patriarcais e coloniais de dominação. Se há um processo atual de renovação no campo, este se dá no afã de tornar o projeto neoliberal mais palatável, sem fazer questionamentos mais profundos sobre como o capitalismo é causador da crise socioambiental nas cidades. Ao contrário disso, é necessário tensionar os pressupostos positivistas e estimular “deslocamentos nas relações sujeito-objeto do conhecimento, criações de método e novos compromissos éticos da pesquisa científica”⁵².

Heuchan⁵³ adverte para a relevância política da autodefinição, e aproximamos essa ideia da força irrefutável da experiência praticada/vivida por mulheres periféricas que problematizam

⁵⁰ Ribeiro, *Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades*, 68.

⁵¹ Tavares e Ramos, *Indisciplina Epistemológica*.

⁵² Ribeiro, *Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades*, 65.

⁵³ Claire Heuchan. “Mulheridade: sobre sexo, papéis de gênero e autoidentificação”. Publicado originalmente no blog *Sister Outrider* (2018).

a forma como o discurso hegemônico adota temas relacionados à agenda socioambiental sem real comprometimento com as demandas locais. Essa problematização, entretanto, depende de um movimento indisciplinar, que transforme efetivamente o processo de planejamento tradicional, com uma virada na prática tecnocrática; desvinculando-a das ideias de universalidade e neutralidade; abraçando o conceito de reprodução social e a perspectiva interseccional; e tendo em seu cerne o olhar sensível aos lugares de enunciação e aos saberes locais.

Dentre as perspectivas teórico-metodológicas feministas, o feminismo decolonial, como exposto por Curiel⁵⁴ nos oferece um rico ponto de partida, por provocar uma nova compreensão acerca das relações globais e locais, em contraposição ao projeto hegemônico, resultado da tríade da modernidade eurocêntrica patriarcal-capitalista-colonialista. Talvez esse seja o grande desafio no tema do planejamento da mobilidade urbana, dado que é estruturalmente concebido por uma tecnicidade que acompanha os valores cartesianos essenciais da modernidade ocidental.

O caminho alternativo proposto é de questionamento das narrativas da historiografia oficial, reconhecendo saberes subalternizados e valorizando o território praticado a partir do entrelaçamento entre raça, sexo, sexualidade, classe e geopolítica. Essa abordagem é reforçada por Massey quando ela nos convoca a reconhecer a existência e relevância de espaços não hegemônicos coetâneos, e critica a cosmologia da narrativa única, dado que essa “oblitera as multiplicidades, as heterogeneidades contemporâneas do espaço. Reduz coexistências simultâneas a um lugar na fila da história”⁵⁵.

Reconhecer a importância do território praticado é também apontar para discursos não hegemônicos que partem de outro ponto de vista, ou o que Ribeiro⁵⁶ denomina de “lugar de fala”, e Haraway de “ponto de partida ético fundamental”⁵⁷. Trata-se da produção de conhecimento a partir de diferentes perspectivas, de modo que exponha as falhas do olhar hegemônico e, com a legitimação de saberes locais, permita pôr em prática o desejo de produzir desengajamentos epistemológicos.

Estamos presas a espaços que refletem uma sociedade patriarcal e racista, desenhados para garantir o empobrecimento e a desigualdade social, racial e espacial dos locais periféricos. Para ir contra este projeto, para alcançarmos uma cidade que tenha à frente a possibilidade de uma trajetória feminista e antirracista, necessitamos de processos dialógicos que incitem mudanças mais radicais nos conceitos e nas práticas do planejamento urbano. Um planejamento calcado

⁵⁴ Ochy Curiel, “Construindo metodologias feministas a partir do feminismo decolonial”, in *Pensamento feminista hoje: perspectivas decoloniais*. Org. Heloisa Buarque de Hollanda. pp. 120-138, 2020.

⁵⁵ Massey, *Pelo Espaço*, 24.

⁵⁶ Djamila Ribeiro, *O que é lugar de fala?* Letramento: Justificando, Belo Horizonte, 2017.

⁵⁷ Curiel, *Construindo metodologias*, 131.

em uma nova prática de investigação, produção e ação que não apenas apare as arestas das políticas públicas e dos espaços existentes, mas que avance com soluções transformadoras e situadas, resultando em cidades seguras, confiáveis, nas quais as atividades relacionadas aos cuidados sejam socializadas e menos exaustivas, e que incorporem arranjos espaciais para acolher as diversas mulheres e suas diversas escolhas.

Referências

- Acserald, Henri. “Discursos da Sustentabilidade Urbana”. *R. B. Estudos Urbanos e Regionais* nº 1 / Maio 1999.
- _____. “Vulnerabilidade social, conflitos ambientais e regulação urbana”. *O Social em Questão* - Ano XVIII - nº 33 – 2015.
- Akotirene, Carla. *Interseccionalidade*. Pólen, São Paulo, 2019.
- Almeida, Silvio. *Racismo Estrutural*. São Paulo: Pólen, 2019.
- Arruzza, Cinzia; Bhattacharya, Tithi; Fraser, Nancy. *Feminismo para os 99%: um manifesto*. 1ª Edição. São Paulo: Boitempo, 2019.
- Banister, David. *The sustainable mobility paradigm*. Transport Policy. p. 73-80, 2008
- Bhattacharya, Tithi. *O que é a teoria da reprodução social?* In: Socialist Worker, 2013.
- Brasil, Governo Federal. Lei nº 12.587. *Política Nacional da Mobilidade Urbana*. 2012.
- Cardano, Mario. *Manual de Pesquisa Qualitativa - a contribuição da teoria da argumentação*. Petrópolis, Editora Vozes, 2017.
- Cavalcanti, Mariana; Campos, Marcos. “A fantástica Obra da Paz: o Teleférico do Alemão e a Produção de Infraestrutura Urbana no Rio de Janeiro”. *DADOS*, Rio de Janeiro, vol.65 (2): e20200212, 2022.
- Collins, Patricia Hill. *Interseccionalidade*. Boitempo, 2021.
- Cresswell, Tim.; Uteng, Tanu Prya. *Gendered Mobilities: towards a holistic understanding*. Hampshire: Ashgate Publishing Limited, 2008.
- Curiel, Ochy. “Construindo metodologias feministas a partir do feminismo decolonial”, in *Pensamento feminista hoje: perspectivas decoloniais*. Org. Heloisa Buarque de Hollanda. pp. 120-138, 2020.
- Federici, Silvia. *O patriarcado do salário*. Boitempo, 2021.
- Fernando, Priyanthi e Porter, Gina. *Balancing the load: women, gender and transport*. London, Zed Books, 2002.
- Fraser, Nancy. *O velho está morrendo e o novo não pode nascer*. São Paulo: Autonomia Literária, 2022.

- Gago, Verónica. *A potência feminista, ou o desejo de transformar tudo*. São Paulo: Elefante, 2020.
- Harkot, Marina K.; Lemos, Letícia L.; Santoro, Paula F. “Como as mulheres de São Paulo usam a cidade? Uma análise a partir da mobilidade por bicicleta”. *dearq* 23. *MUJERES EN ARQUITECTURA* V.2, 2018.
- Heuchan, Claire. “Mulheridade: sobre sexo, papéis de gênero e autoidentificação”. Publicado originalmente no blog *Sister Outrider* (2018).
- Hooks, bell. *Teoria feminista: da margem ao centro*. Perspectiva; 1ª edição, 2019.
- Jacobs, J. *The Death and Life of Great American Cities*. New York, Random House: 1961.
- Kern, Leslie. *Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens*. Rio de Janeiro: Oficina Raquel 2021.
- Lugones, Maria. “Colonialidade e gênero”, in *Pensamento feminista hoje: perspectivas decoloniais*. Org. Heloisa Buarque de Hollanda. pp. 53-83, 2020.
- Madariaga, Inés Sánchez de. “Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport”, in *Fair Shared Cities – The Impact of Gender Planning in Europe*, org. Sanches de Madariaga, Inés and Roberts, Marion. Routledge, London. 2013.
- Maricato, Ermínia. *Para entender a crise urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015.
- Massey, Doreen. *Pelo Espaço*. Rio de Janeiro, Bertrand, 2005.
- Montaner, Josep Maria e Muxi. Zaida. *Política e arquitetura. Por um urbanismo do comum e ecofeminista*. São Paulo: Olhares, 2021
- Moser, Caroline. *Gender planning and development: Theory, Practice & Training*. London and New York Routledge, 1993.
- Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. *Manual da Pesquisa Domiciliar*, 2012. Disponível [aqui](#).
- Peters, Deike. “Gender and Sustainable Urban Mobility”. Thematic Study prepared for *Global report on Human Settlements 2013*.
- Portugal, Licínio e Mello, Andréa. “Um panorama inicial sobre transportes, mobilidade, acessibilidade e desenvolvimento urbano”. *Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano*. 1º ed. Rio de Janeiro, Elsevier, 2017.
- Ribeiro, Ana Clara Torres. “Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades”. In: *Redobra*, n. 9, ano 3, 2012, pp. 58-71.
- Ribeiro, Djamila. *O que é lugar de fala?* Letramento: Justificando, Belo Horizonte, 2017.
- Santos, Milton. “1992: a redescoberta da natureza”. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 6, n. 14, jan./abr. 1992.

- _____. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- _____. *A natureza do espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: Edusp, 2020.
- Schwarcz, Lilia M.; Starling, Heloísa M. *Brasil: uma biografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- Svab, Haydée. *Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero*. Dissertação de mestrado, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.
- Tavares, Rossana B.; Ramos, Diana Helena. *Indisciplina Epistemológica: Viradas metodológicas para o campo da Arquitetura e Urbanismo*, 2021.