**UNIVERSIDADE FERAL DE MINAS GERAIS**

**FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**

**GABRIELA CICCI FARIA**

# CIDADES POSSÍVEIS:
# ESPAÇO E GÊNERO EM ESCOLHAS DE MOBILIDADE URBANA

BELO HORIZONTE

2019

**GABRIELA CICCI FARIA**

# CIDADES POSSÍVEIS:
# ESPAÇO E GÊNERO EM ESCOLHAS DE MOBILIDADE URBANA

**Versão final**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Sociologia da Universidade Federal de Minas Gerais para obtenção do título de Mestre em Sociologia.

Linha de pesquisa Sociologia Urbana e das Populações

Orientadora: Profª Drª Ana Marcela Ardila Pinto

Belo Horizonte

2019

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do
Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFMG

Faria, Gabriela Cicci

Cidade Possíveis [manuscrito] : Espaço e Gênero em Escolhas de Mobilidade Urbana / Gabriela Cicci Faria. - 2019.

188 p. : il.

Orientadora: Ana Marcela Ardila Pinto.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.

1.Sociologia Urbana. 2.Gênero. 3.Mobilidade Urbana. I.Pinto, Ana Marcela Ardila . II.Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III.Título.

Programa de Pós Graduação em Sociologia
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Universidade Federal de Minas Gerais

# ATA DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO

## GABRIELA CICCI FARIA

Aos 13 (treze) dias do mês de junho de 2019 (dois mil e dezenove), reuniu-se a Banca Examinadora de Defesa de Dissertação de Mestrado, intitulada: **"CIDADES POSSÍVEIS: ESPAÇO E GÊNERO EM ESCOLHAS DE MOBILIDADE URBANA".** A banca foi composta pelos professores doutores **Ana Marcela Ardila Pinto** (Orientadora - DSO/UFMG), **Yumi Garcia dos Santos** (DSO/UFMG), **Candice Vidal e Souza** (PUC Minas) e **Renato Guimarães Ribeiro** (CEFET-MG). Procedeu-se a arguição, finda a qual os membros da Banca Examinadora reuniram-se para deliberar, decidindo por unanimidade pela:

Aprovação (X)

Reprovação da Dissertação ( )

Para constar foi lavrada a presente ata, datada e assinada pelos examinadores.

Belo Horizonte, 13 de junho de 2019.

Ana Marcela Ardila Pinto
**Profa. Dra. Ana Marcela Ardila Pinto** (Orientadora- DSO/UFMG)

**Profa. Dra. Yumi Garcia dos Santos** (DSO/UFMG)

Candice Vidal e Souza
**Profa. Dra. Candice Vidal e Souza** (PUC Minas)

Renato Guimarães Ribeiro
**Prof. Dr. Renato Guimarães Ribeiro** (CEFET-MG)

## Agradecimentos

Eu escrevi esta dissertação praticamente toda na primeira pessoa do plural. O fiz por uma série de razões que passam pela escolha de colocar meu corpo e experiência no processo de pesquisa, e também por tentar de alguma forma dialogar com quem lê. Mas, talvez mais importante, o fiz com a lembrança constante de que é impossível fazer um trabalho como este sozinho.

Gostaria de agradecer primeiro aos meus pais, por serem uma fonte perene e generosa de amor e coragem. Obrigada por sempre me lembrarem do que sou feita, e por terem me criado com, ambos, asas e garras.

Ao Rodrigo, por ser meu companheiro também nesta aventura e por, como nas outras, segurar a minha mão quando preciso. À Bruna, Isabella, Lorena, Naline e Pedro, meus amigos de toda uma vida e de outras, meus irmãos placentários que foram folia e calmaria essenciais neste processo. Obrigada. À Giselle, agradeço pela delicadeza de sempre e pelas doses de vinho, chá e poesia que abriram um caminho surpreendentemente alegre em meio à escrita dura de pesquisa. À Camila, por me ajudar a diferenciar o possível e o impossível nesta trajetória.

À minha orientadora Ana Marcela, agradeço a ousadia de topar fazer comigo uma pesquisa que se desse *na intercessão*, em um lugar de fronteira entre gênero, cidade e mobilidade que exigiu deslocamentos de ambas. Obrigada pela disponibilidade de sempre e por construir comigo esta dissertação. Às minhas demais orientadoras no CEURB, Brunas, Laíse, Luíza, Núbia, Natália, Rafael e todos que ali compartilharam ideias e café, obrigada pela oportunidade de aprender com vocês, que sabem tanto! Obrigada também à Débora, pela sabedoria e espontaneidade, e à Luciana, pela generosidade imensa desde os primeiros passos no *Stata*. À Fernanda, é claro, que coloquei na minha lista de agradecimentos desde o primeiro desespero estatístico.

Agradeço ainda à Malu, por me emprestar seus olhos para olhar a cidade e, assim, provocar a vontade incontornável de olhá-la mais e mais. À Claudia e à Yumi, por terem acolhido meu desconhecimento e me munido de ferramentas fundamentais para a construção deste trabalho.

Aos que me abriram caminhos no campo e aos que participaram das entrevistas guardo meu maior agradecimento. Flor, Luiza, Paola, todos e todas as entrevistadas,

obrigada por compartilharem seu tempo, histórias e cidades comigo. Foi com vocês que melhor aprendi.

Por último, expresso meu agradecimento à CAPES, pela oportunidade de poder me dedicar integralmente ao exercício de pesquisa por dois anos, na urgência e no desejo de contribuir, através da ciência, para um desenvolvimento mais justo da vida nas cidades.

Se podes olhar, vê. Se podes ver, repara.

(José Saramago)

## Resumo

Esta pesquisa se debruçou sobre os critérios de escolha utilizados na mobilidade urbana para desvelar dinâmicas complexas na relação entre gênero, espaço e tempo. Tivemos como objetivo identificar e sistematizar os critérios de escolha utilizados por habitantes de Belo Horizonte ao determinar seus percursos de mobilidade urbana, fazendo, a partir deles, uma análise quanto às diferenças entre homens, mulheres e mulheres em contextos diversos. Como metodologia foram utilizados métodos quantitativos de análise estatística descritiva da Pesquisa Origem Destino (2012), e também métodos qualitativos de entrevista e mapeamento afetivo do espaço. Concluiu-se que há desigualdades profundas de gênero nas possibilidades e nas experiências de mover-se na cidade, sendo estas constantemente atravessadas por particularidades de classe, raça e local de moradia.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana – Gênero - Sociologia urbana

## Abstract

This research focused on the criteria of choice used in urban mobility to reveal complex dynamics in articulations between gender, space and time. We aimed to identify and systematize the selection criteria used by inhabitants of Belo Horizonte in determining their urban mobility paths, making, from there, an analysis of the differences between men, women and women in different contexts. As methodology, quantitative methods of descriptive statistical analysis of the Origin-Destination Survey (2012) were used, as well as qualitative methods of interview and affective mapping. It is concluded that there are deep gender inequalities in the possibilities to be mobile and in on-the-move experiences, these being constantly crossed by particularities of class, race and place of dwelling.

**Key-words:** Urban mobility – Gender - Urban sociology

# Índice de Tabelas

Tabela 1: Arranjos familiares no Brasil urbano.....46

Tabela 2: Motivação de trajetos de responsáveis por domicílios com crianças conviventes.....68

Tabela 3: Motivação de mobilidade por nível educacional.....70

Tabela 4: Porcentagem de responsáveis por crianças na Amostra da Imobilidade.....79

# Índice de Gráficos

Gráfico 1: Motivação de trajetos - homens e mulheres.....66

Gráfico 2: Motivação de trajetos - homens e mulheres responsáveis pelo domicílio.....67

Gráfico 3: Motivação de trajetos - homens e mulheres responsáveis por domicílios com crianças conviventes.....68

Gráfico 4: Duração de trajetos de mobilidade.....78

Gráfico 5: Macromodos de transporte.....90

# Índice de Figuras

Figura 1: Viagens diárias em belo horizonte (2012).....43

Figura 2: Definição do recorte territorial.....45

Figura 3: Mapa Afetivo – Élida.....76

Figura 4: Mapa Afetivo – Uiara.....77

Figura 5: Mapa Afetivo – Carolina.....88

Figura 6: Distribuição racial em Belo Horizonte.....132

Figura 7: Distribuição racial em belo horizonte - Recorte: Avenida do Contorno e Aglomerado da Serra.....133

Figura 8: Mapa Afetivo – Míriam.....144

Figura 9: Mapa de Declividade de Belo Horizonte.....161

Figura 10: Mapa de Desenvolvimento Humano de Belo Horizonte.....161

# Sumário

Apresentação ..... 15
1 MOBILIDADES GENERIFICADAS ..... 18
1.1 COMO PENSAR MOBILIDADES GENERIFICADAS? ..... 18
1.1.1 Marco Funcional da Mobilidade – Paradigma das Novas Mobilidades ..... 19
1.1.2 Mobilidade Individual Autônoma – Mobilidade Relacional ..... 24
1.1.3 Diferenças de sexo – Perspectivas feministas ..... 27
1.2 O QUE JÁ SABEMOS? ..... 31
1.2.1 Padrões de deslocamento ..... 33
1.2.2 Experiências de mobilidade ..... 35
2 MATERIAIS E MÉTODOS ..... 38
2.1 PESQUISA ORIGEM DESTINO: A PORTA DE ENTRADA ..... 41
2.2 DEFINIÇÃO DO CAMPO: GÊNERO E TERRITÓRIO ..... 43
2.2.1 Recorte territorial ..... 44
2.2.2 Arranjos familiares: uma alternativa a recortes entre sexos ..... 47
2.3 INSTRUMENTOS DE COLETA E ANÁLISE ..... 50
2.4 CAMPO: ENTRADA E REALIZAÇÃO DAS ENTREVISTAS ..... 51
3 COMO LER ESTA PESQUISA: PERSPECTIVAS FUNDAMENTAIS ..... 56
3.1 PANORAMA DOS DADOS COLETADOS ..... 56
3.2 TRAMA ESPAÇO-TEMPO ..... 58
3.3 CRITÉRIOS DE ESCOLHA E INTERRELAÇÕES ..... 61
4 CRITÉRIOS DE TEMPO ..... 64
4.1 O USO DO TEMPO ..... 65
4.1.1 Divisão sexual do trabalho: distribuição de tarefas nas práticas de mobilidade ..... 65
4.1.2. O lugar do cuidado na mobilidade: achados da pesquisa ..... 67
4.2 O TEMPO DA VELOCIDADE ..... 84
4.3 O TEMPO DO DIA ..... 102
4.3.1 Dia e noite ..... 102
4.3.2 O tempo do sistema ..... 108
5 CRITÉRIOS DE ESPAÇO ..... 115
5.1 ESPAÇO PRIVADO, PÚBLICO ..... 115
5.2 ESPAÇO DE RECURSOS ..... 121
5.2.1 Emprego, serviços, saúde e educação ..... 122
5.2.2 Redes de solidariedade como recurso ..... 136
5.3 ESPAÇOS MÓVEIS ..... 141
5.3.1 A cidade quando se move ..... 142
5.3.2 Espaços de transporte ..... 153

5.3.3 Topografia ..... 160
5.3.4 Geometria do caminho ..... 164
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS ..... 167
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS ..... 172
ANEXOS ..... 182

# Apresentação

> *"Em Esmeraldina, cidade aquática, uma rede de canais e uma rede de ruas sobrepõe-se e entrecruza-se. Para ir de um lugar a outro, pode-se sempre escolher entre o percurso terrestre e o de barco: e, como em Esmeraldina a linha mais curta entre dois pontos não é uma reta mas um ziguezague que se ramifica em tortuosas variantes, os caminhos que se abrem para o transeunte não são dois, mas muitos (...)."*
>
> *Ítalo Calvino, Cidades Invisíveis. 1990*

Há muitas formas de chegar aos mesmos lugares. Caminhos mais longos, mais curtos, mais fáceis, mais tortuosos. Nem todos os caminhos, no entanto, possíveis. Por razões diversas, nem sempre o caminho mais desejável para alcançar um destino na cidade é passível de ser escolhido: muito caro, muito longo, muito desconfortável, muito perigoso... Esta pesquisa teve como objetivo identificar e sistematizar os critérios de escolha utilizados por habitantes de Belo Horizonte ao determinar seus percursos de mobilidade urbana, fazendo, a partir deles, uma análise quanto às diferenças entre homens, mulheres e mulheres em contextos diversos.

A preocupação e a insistência com o tema da mobilidade urbana vêm, primeiro, em ordem cronológica, da minha experiência como mulher no mundo e nas cidades em que vivi ou por onde passei. Só depois isso se transformou e se desenvolveu em um tema de interesse acadêmico e em pergunta de pesquisa. Aprendi a ver a cidade com olhos de mulher branca, e mais tarde aprendi com Haraway (1995) a atentar para a forma com que tinha construído esta visão. Com Collins (2015), compreendi a necessidade de incorporar a esse olhar uma perspectiva interseccional, e considerar as articulações entre condições de gênero, raça e classe como um triplo nó orientou a leitura dos dados desta pesquisa, que nos contaram da desigualdade da vivência de mulheres na cidade. A partir daí, o caminho se abriu também para que outras nuances de experiência aparecessem.

Mulheres em diferentes contextos se movem de maneiras específicas pelo espaço, têm dele diferentes percepções, e nele tecem diferentes relações – relações e percepções que, por sua vez, influenciam em sua forma de mover-se. É a partir de estudos sobre mobilidades generificadas, isto é, da identificação e constatação de implicações de gênero em padrões e configurações de mobilidade (UTENG & CRESSWELL, 2008), que se evidencia, por exemplo, como as relações familiares e o uso desigual do tempo na esfera doméstica têm impacto nas mobilidades tanto de mulheres quanto de homens. (MANDERSCHEID, 2014; MADARIAGA, 2013; JIRÓN, 2000, 2007, entre outras).

Uma leitura puramente individual e assexuada das formas de mover-se invisibiliza processos cruciais para que possamos entender plenamente os movimentos das cidades e das pessoas. (MANDERSCHEID, 2014).

Massey (1991, 2014) reivindicava que as análises socioespaciais incorporassem a questão do gênero não como um recorte, como uma variável ou como uma dimensão de segunda importância, mas como um elemento central na construção do espaço físico e na produção/reprodução das relações que nele se dão: "Do significado simbólico dos espaços/lugares e das mensagens claramente generificadas que eles transmitem [...] os espaços e lugares não só são generificados como, assim sendo, refletem e afetam as formas através das quais os gêneros são construídos e compreendidos." (MASSEY, 2014, p.179). É esse movimento que propomos fazer neste trabalho, ao construir uma pesquisa que se situe na intercessão entre os estudos de mobilidade urbana e os estudos de gênero.

Formas generificadas de mover-se acabam por refletir e manter capacidades e potencialidades diversas de acesso à cidade e a seus recursos. (CASS, 2005; KAUFMANN et al. 2004). A disparidade de renda entre homens e mulheres, por exemplo, e a distribuição desigual de equipamentos de mobilidade pela cidade faz com que aqueles que possuem mais recursos a utilizar mobilidades alternativas, privadas, enquanto constrange os que não os possuem a usar apenas as formas disponíveis, gerando desigualdades no uso do tempo e no acesso aos lugares de trabalho, lazer e consumo. (JIRÓN, 2007). É por sua capacidade de produzir e reproduzir desigualdades que nos debruçamos sobre o tema da mobilidade urbana e, mais especificamente, sobre as implicâncias de gênero em sua prática e experiência.

Ainda que aqui façamos um recorte, veremos como ao longo do trabalho é impossível (e sequer desejável) que tanto a mobilidade quanto a questão de gênero sejam tratadas ou analisadas como aspectos isolados na dinâmica social das cidades. Assim, nos situamos na intercessão entre dois campos de um fazer científico e político: o campo do feminismo e da epistemologia feminista (NEVES & NOGUEIRA, 2004; MATOS, 2008; BEDIA, 2014), e o campo do direito à cidade (LEFEBVRE, 2001; HARVEY, 2012; TAVOLARI, 2016). As leituras críticas de ambos orientaram a nossa própria com relação ao caráter construído tanto do sistema de gênero quanto dos espaços públicos (e privados) urbanos. O desejo e a urgência de fazer uma ciência implicada com mudanças sociais e com a construção de sociedades mais igualitárias também justificam nosso lugar nessa intercessão.

Nesse contexto, então, buscamos explorar como se dão as articulações entre gênero e mobilidade em nosso contexto urbano. Decidimos fazê-lo através da análise de práticas de mobilidade dos habitantes da cidade, fundamentadas na realidade cotidiana e, para isto, com foco nos critérios de escolha utilizados pelas pessoas ao montar seus percursos de mobilidade. O que se leva em consideração para mover-se ou não pela cidade em diferentes contextos? Há diferenças entre os critérios escolhidos por homens, mulheres e por mulheres diferentes entre si? Qual a influência das relações de gênero nas práticas e experiências de mobilidade na cidade de Belo Horizonte? Queremos imaginar que ao identificar esses fatores e compreender como as pessoas escolhem as cidades por onde querem estar, poderemos contribuir para a construção de uma cidade mais inclusiva, com uma quantidade maior de caminhos percorríeis e destinos alcançáveis. Compreender, ainda, em que circunstâncias as pessoas não podem escolher e como isso as afeta também é parte do trabalho. Quais as cidades impossíveis de serem acessadas, percorridas?

Assim, para fazê-lo, organizamos este trabalho da seguinte forma: Primeiro faremos um apanhado das produções científicas que se debruçaram sobre mobilidade e gênero, evidenciando diferentes tendências e perspectivas de pesquisa. Em seguida, compartilharemos nossas escolhas metodológicas e o percurso feito na construção deste estudo. No terceiro capítulo, de forma breve, explicitaremos duas perspectivas fundamentais para a leitura dos resultados e de sua análise, que será feita dividida entre os critérios de tempo e espaço, no quarto e quinto capítulos, respectivamente. Por fim, as considerações finais trarão um pequeno apanhado do conteúdo discutido ao longo do trabalho, assim como algumas reflexões críticas e perspectivas para estudos futuros.

# 1 MOBILIDADES GENERIFICADAS

Quais são os aspectos que interferem em nossas formas de mover-se? Ao refletir sobre as condições para o acesso a destinos e atividades Cass et. al (2005) consideraram quatro dimensões para o movimento, as quais envolvem as capacidades: físicas, corporais e sociais; financeiras; de lida com a organização do espaço e seus recursos; e de lida com o tempo que se tem disponível. Como entram na discussão do acesso, no entanto, as diferenças entre homens e mulheres? Há em algum grau diversidades quanto à forma e às experiências que uns e outras vivem enquanto se movimentando pelo espaço? Aqui, veremos que sim.

A fim de situar nossa pergunta de pesquisa no campo, faremos neste capítulo um recolhimento de pesquisas que foram realizadas sob o questionamento da relação entre mobilidades e gênero. Apresentaremos primeiro uma análise das formas através das quais foram realizadas as pesquisas: quais os entendimentos de agência, mobilidade e gênero estiveram implicados nas perguntas feitas, quais metodologias aplicadas, e quais as repercussões desses entendimentos na produção que temos hoje. Uma vez tendo apresentado a organização do campo, explicitaremos o que já se sabe quanto às mobilidades generificadas. Dividiremos essa subseção entre as descobertas acerca dos padrões de mobilidade e os achados referentes às experiências de mobilidade.

## 1.1 COMO PENSAR MOBILIDADES GENERIFICADAS?

Ao adentrar nas leituras desse campo foi possível identificar uma pluralidade na forma de conceber as mobilidades, a agência no ato de mover-se e o conceito de gênero. A fim de facilitar a compreensão das interpretações utilizadas, lançaremos mão de uma estratégia de polarização das posturas conceituais, ainda que seu aparecimento no campo, naturalmente, não se dê de forma tão rígida. Trabalharemos então com os contínuos: a) Marco Funcional da Mobilidade – Paradigma das Novas Mobilidades, segundo as contribuições de Sheller e Urry (2006); b) Mobilidade Individual Autônoma – Mobilidade Relacional, segundo os aportes de Manderscheid (2014); c) Diferenças de sexo – Perspectivas Feministas segundo as considerações de Santos et al. (2016) e Matos (2008). Ao final, faremos uma consideração sobre os métodos mais utilizados e ao que eles convidam.

### 1.1.1 Marco Funcional da Mobilidade – Paradigma das Novas Mobilidades

Se tradicionalmente as pesquisas relacionadas ao deslocamento de pessoas no espaço físico estavam sob o marco funcional das engenharias e do planejamento urbano, Sheller e Urry (2006) identificam uma "virada da mobilidade" no âmbito das ciências sociais. A partir dos anos finais do último século viram-se crescer as contribuições dos estudos culturais, políticos, de geografia humana, turismo, antropologia e sociologia relacionados à mobilidade. Com transformações radicais nas possibilidades de ser móvel relacionadas ao desenvolvimento das tecnologias de informação, a virada emerge como um marco interdisciplinar que tenta dar respostas às tensões entre materialidade, virtualidade, movimento e experiência que as "novas mobilidades" sugerem.

O veloz desenvolvimento da Internet como rede global de comunicação é um dos fatores que contribuiu para a emergência do paradigma das novas mobilidades que a virada reconhece. (SHELLER & URRY, 2006; SILVA & LIMA, 2013). A mobilidade entendida como sinônimo de transporte, no marco da materialidade da cidade, de sistemas de trânsito, de corpos humanos e mercadorias, não alcançava explicar ou definir os movimentos virtuais que adentraram o cotidiano ou as relações de trabalho. Um dos aspectos que compõe a virada da mobilidade é a expansão do campo de objetos a serem considerados para pesquisa, tratando de mobilidades físicas, é claro, mas também daquelas virtuais, de fluxos financeiros ou informações enviadas por sistemas de mensagens. Ainda, consideram-se os fluxos imaginativos e de ideias, presentes em conversas entre pessoas ou disparados pelo acesso à informação, por exemplo. Se essas mobilidades são efetivamente *novas*, é tema de discussão nesse campo emergente. Fato é que, ainda que a mobilidade de ideias estivesse presente desde os primórdios da história, os movimentos virtuais e imaginativos passam a ser lidos com outra perspectiva e, talvez, urgência, com o advento das tecnologias da informação e a construção de um campo de pesquisa orientado pelo novo paradigma.

A forma de olhar para o movimento a que convida a virada da mobilidade traz ainda um questionamento para o próprio campo das ciências sociais, ao identificar nas pesquisas levadas a cabo muitas vezes uma dimensão estática. Essa crítica de Sheller e Urry (2006) surge de uma percepção de como as ciências humanas têm produzido um conhecimento pouco sensível ao movimento dos processos sociais ou mesmo das pessoas envolvidas neles. Teorias sedentaristas costumam fixar fenômenos em seus territórios e

situar como norma a estabilidade. A estaticidade dos fenômenos no tempo seria também uma característica, dificultando a visualização do constante movimento de mudança nos processos sociais e espaciais.

Não é pela aversão à uma determinada estaticidade na ciência, no entanto, que a proposta da virada seja por uma visão a-territorial, universal, desmaterializada ou por demais líquida da realidade. Ainda que Sheller e Urry (2006) comentem sobre a utilidade da perspectiva de Bauman (2000 apud SHELLER & URRY, 2006) para situar pessoas, máquinas e informações como sistemas em movimento, no sentido oposto ao sendentarista, coloca-se que essa liquidez não pode ser facilmente associada com um caminho de liberação de constrangimentos espaciais, como uma via de escape de lugares de estratificação. Não é por terem acesso a celulares, à informação digitalizada e a lugares virtuais que usuários de transporte coletivo, por exemplo, deixam de sofrer as consequências de um sistema de transporte ineficaz e sucateado. Quanto a isso, há na virada uma preocupação com a corporalidade e com as especificidades de experiências subjetivas e sociais situadas nos movimentos que se dão no espaço físico.

As lentes das novas mobilidades, quando aplicadas aos espaços físico e geográfico, também buscam identificar seus aspectos processuais, novamente contra uma ideia de estaticidade. Para além de endossarem a crítica contundente que retira os lugares de uma posição de depositório de processos sociais, os pesquisadores e pesquisadoras no marco da virada os situam como nós de uma rede móvel de processos sociais – são neles atuantes e por eles modificados em um processo de relação contínuo e em constante transformação, enlaçados e sob a influência ainda de outros processos igualmente em movimento.

A proposta do paradigma das novas mobilidades lança seu olhar para os movimentos nos e dos lugares, ainda que esses não sejam exatamente físicos ou geográficos. Não se trata apenas de uma proposta que alargue o campo de pesquisa ou insira na arena de discussão sobre transporte as contribuições das ciências humanas – considerando as experiências das mobilidades, as interrelações nelas tecidas, os conflitos e desigualdades nelas reproduzidos ou em produção. Trata-se também de uma proposta epistemológica para um campo científico *orientado pelo movimento*. Em primeira pessoa, Urry (2007 apud SILVA & LIMA, 2013, p. 7) diz estar convencido de "que pensar através de uma 'lente' das mobilidades provê uma ciência social distinta que produz diferentes teorias, métodos, questões e soluções". Ao tentar compreender o problema das

mobilidades de forma transversal e transdisciplinar, o que faz sua proposta é colocar para o campo acadêmico toda uma nova agenda de pesquisa, que levaria a cabo a investigação sobre a extensão e os efeitos decorrentes desse fenômeno em sua complexidade, captando "a maneira pela qual as classes sociais, o gênero, as etnias e as nações se constituem, levando em conta os modos como constroem, apropriam-se, e praticam os espaços, como habitam e se movimentam nesses espaços [...]". (SILVA & LIMA, 2013, p.7).

Incorporar a questão de gênero ao estudo das mobilidades já é um movimento no sentido da virada. O reconhecimento de um sujeito localizado, em oposição a um sujeito universal e descorporificado que frequentemente aparece nas análises de empresas de trânsito sobre os deslocamentos na cidade (HASZ & RIBEIRO, 2017), pode ser interpretado como uma das contribuições do campo social às análises. Sendo assim, nas leituras do campo acadêmico feitas, não há exemplos de produções que se situem completamente no marco funcional, mas há uma oscilação entre textos que podem se encontrar mais próximos ou mais distantes do marco das novas mobilidades. Os mais próximos podem expressá-lo, por exemplo, ao situarem os trânsitos analisados em redes de movimento, compreendendo de forma integrada que se uma mulher vai para o trabalho pela manhã e volta pela tarde, este movimento às vezes só é possibilitado devido a outros trajetos a ele integrados, como aqueles de deixar os filhos na escola, ou a roupa para lavar na casa de um parente. (JIRÓN, 2007). Situar as mobilidades na rede familiar é também uma forma de análise em movimento, e essa medida pode ser encontrada em uma vasta bibliografia (MANDERSCHIED, 2014; JIRÓN, 2000, 2007; MADARIAGA, 2013; BEST & LANZENDORF, 2005; HJORTHOL, 2008; FERRARI, 2015).

Traçar os discursos que orientam as mobilidades femininas às tarefas domésticas é também situar o movimento da cidade a fluxos de narrativas no marco das novas mobilidades, como apontam Madariaga (2013), Best e Lanzendorf (2005), e Hjorthol (2008). O movimento de fluxos financeiros mapeado em algumas das produções (TANZARN, 2008; ELVIR, 2016; LYRA, 2016; JIRÓN, 2007) indica ainda outra aproximação, além de um esforço por uma análise interseccional do problema.

Há nos escritos influenciados pela virada da mobilidade uma perspectiva crítica e atenta às situações de desigualdade em situações de movimento e estática. Sheller e Urry (2006) concordam em ter um entendimento da mobilidade como um *recurso* com o qual nem todas as pessoas ou populações têm a mesma relação ou possibilidade de acesso. Segundo eles, tanto a mobilidade quanto o controle sobre a mobilidade refletem e reiteram

situações desiguais de poder – refletem uma vez que diferentes graus ou formas de mobilidade denunciam desigualdades no acesso a meios eficazes para mover-se, nas velocidades com que se move ou na disponibilidade de vias para habitar ou estar em trânsito na cidade ou no espaço virtual, imaginativo e social; e reiteram uma vez que acessos diferenciados a essas oportunidades podem contribuir para a produção de outras desigualdades, como no acesso a postos de trabalho associado à desigualdade de renda, ou no acesso a serviços de saúde e educação.

Em um campo recente e em plena construção, encontramos a compreensão da mobilidade enquanto recurso de forma similar, ainda que distinta, nos escritos de Uteng e Cresswell (2008), assim como Kaufmann et al. (2004). Os primeiros situam a mobilidade associada à concepção de *capability* desenvolvida por Amartya Sen (1973; 1985; 1993; 2005 apud UTENG; CRESSWELL, 2008) como uma alternativa ao modelo utilitarista de medição de desenvolvimento econômico e social. De acordo com esse pensamento, o objetivo do desenvolvimento deveria ser a promoção e a expansão de capacidades de valor para alcançar justiça e equidade sociais Definidas como "a liberdade positiva de alcançar 'funções' valiosas, que vão desde os funcionamentos básicos como se alimentar e ter abrigo, até funções de nível superior envolvendo amizades, autoestima e trabalho significativo" (ALKIRE; BLACK, 1997, p.263 apud UTENG; CRESSWELL, 2008), as capacidades de valor, segundo Uteng e Cresswell (2008), englobariam também a mobilidade, compreendida de forma holística como movimento, significado, prática e o potencial de mover-se, ou seja, as mobilidades possíveis, mas não necessariamente materializadas. Kauffman, Bergman e Joye (2004) também pensam em termos do potencial de mobilidade, sem se ater aos limites de deslocamentos atuais ou passados, definindo seu conceito de *motilidade* como a capacidade de ser móvel no espaço social e geográfico. Além disso, ao formularem esse conceito, propõem que a mobilidade seja compreendida como uma forma de capital social, podendo ser adquirida, investida e intercambiada por outros capitais, incluindo o financeiro.

Entendida como capital, capacidade ou recurso, questão é que a mobilidade situada como ferramenta é associada não só ao alcance de destinos no espaço geográfico, mas à possibilidade de mobilidade social, de desenvolvimento de indivíduos ou grupos, de melhora na qualidade de vida ou aprofundamento de situações de vulnerabilidade. Entretanto, não há a intenção de equiparar a capacidade de ser móvel com qualquer situação de liberdade. Ser mais móvel não necessariamente significa ser mais livre ou

privilegiado., Nessa proposta, trata-se de rastrear situações de movimento e estática, compreender como operam e como seu contexto é por sua vez mobilizado, abrindo espaços para a construção de zonas de conectividade, centralidade e empoderamento, em alguns casos, e desconectividade, exclusão social e imperceptividade em outros. (SHELLER; URRY, 2006).

De certa forma percebemos nesse movimento crítico uma intercessão de alguns estudos sobre mobilidades generificadas (SIQUEIRA, 2015; LYRA, 2016; ELVIR, 2016; SOUZA & OLIVEIRA, 2016; entre outros) com um campo científico que encontra no direito à cidade um denominador comum de discussão, conforme apresentado por Tavolari (2016). Se em uma análise polarizada o marco funcional da mobilidade esteve mais engajado com a eficiência de deslocamentos para o alcance mais veloz, rentável e mais organizado a destinos principalmente orientados ao trabalho, vemos um movimento crítico na virada da mobilidade que busca trazer a dimensão da desigualdade na produção do espaço, em seu acesso e nas experiências a ele associadas. No contínuo que nos propomos a analisar aqui, flutuante entre o paradigma das novas mobilidades e o paradigma da mobilidade funcional, identificamos o exercício de autoras e autores por situar a questão da mobilidade relacionada a outras dinâmicas urbanas que a extrapolam, bem como um apelo político por transformações sociais nesse sentido.

Todavia, em outra esfera, há práticas de pesquisa que se aproximam de um sabe-fazer do marco funcional, sem que a perspectiva das novas mobilidades se comprometa, como uma lente empregada na pergunta de pesquisa e nas análises realizadas. Valer-se de robustos bancos de dados de viagens trouxe ao campo um grande volume de informações acerca do cotidiano da mobilidade de mulheres, homens e famílias de diversos contextos. (KWAN, 2000; TANZARN, 2008; SVAB, 2016; MAUTTONE; HERNANDEZ, 2017). O enfoque ainda sobre o meio de transporte, avizinhado da percepção da mobilidade como deslocamento ou trânsito, possibilitou que fossem encontradas desigualdades substantivas entre as práticas de mobilidade de homens e mulheres quanto ao uso de automóveis, transporte coletivo e caminhadas. (BEST; LANZENDORF, 2005; SCHEINER; HOLZ-RAU, 2012; TANZARN, 2008).

Utilizando da lente móvel para analisar esse campo, identificamos como a complementariedade dessas formas de fazer pesquisa acende discussões que contribuem para seu desenvolvimento. Se as produções no marco do paradigma das novas mobilidades encontram-se numa intercessão entre o campo das engenharias, do

planejamento urbano, do campo social e de qualquer outro que se disponha a pensá-lo, a diversidade de linguagem e metodologias favorece além disso a disseminação deste conteúdo entre as áreas do saber que são convidadas a contribuir.

### 1.1.2 Mobilidade Individual Autônoma – Mobilidade Relacional

Pensar as mobilidades em rede permitiu que o sujeito da mobilidade fosse também reposicionado em sua prática. Da abstração de um sujeito autônomo e livre que determina seus trajetos de forma completamente individual, surgem mais recentemente escritos críticos com a proposta de uma leitura relacional das mobilidades. Entender a mobilidade dessa forma significa situar aquele ou aquela que se move em sua rede familiar, de contatos e no mundo social e espacial a seu redor. Assumindo as interrelações e interdependências entre sujeitos moventes, a dinâmica dos deslocamentos na cidade ganha uma complexidade antes apagada pela ilusão de uma autonomia liberal nessas práticas.

Manderscheid (2014) faz um apelo a essa perspectiva uma vez que demonstra a partir de pesquisa empírica como as escolhas de mobilidade são negociadas no ambiente familiar, discutidas entre os membros da família e, então, realizadas. Não sem tensão, os agentes têm de sincronizar seus interesses e possibilidades de movimento na cidade com os interesses e possibilidades daqueles com quem convivem. A negociação do uso de um carro (CASS et al., 2005; BEST; LANZENDORF, 2005; SCHEINER; HOLZ-RAU, 2012), ou de quem lida com os trajetos de crianças que necessitam acompanhamento (MADARIAGA, 2013; JIRON, 2007), são exemplos de questões cotidianas que nem sempre são notadas nas análises sobre os padrões de deslocamento.

A crítica de Manderscheid está direcionada a um modelo liberal de interpretação da mobilidade, em que o sujeito toma suas decisões sem que sejam consideradas chances desiguais de possibilidades de escolha. Para além de localizar o sujeito em sua rede mais próxima, que pode ser fonte de constrangimentos ao movimento, a autora ainda observa os cerceamentos ou facilidades que as estruturas social e geográfica podem ceder. Segundo ela, as infraestruturas urbanas, a localidade da moradia, de serviços, juntamente com aspectos sociais desiguais de renda, sexo, idade ou educação acabam por modelar padrões de mobilidade.

Em uma perspectiva extremamente móvel, Manderscheid (2014) se aproxima de Foucault (1980) para definir um modelo que compreende as práticas de mobilidade como práticas relacionais, sendo o efeito e estando continuamente construindo uma espécie de "dispositivo de mobilidade". Estariam envolvidos nesse dispositivo discursos, instituições, suas normas e decisões, formas arquitetônicas, declarações científicas, valores morais. As práticas de mobilidade se dariam nessa complexa rede; rede esta que permanece encoberta uma vez que se analisam os padrões de mobilidades como escolhas livres e autônomas, levando ao risco da naturalização de padrões de mobilidade fundamentados em situações de desigualdade.

O que podemos encontrar no campo de pesquisa das mobilidades generificadas é também um contínuo quanto à forma de ler as práticas encontradas, ora mais explicitamente considerando-as como relacionais, ora sendo apresentadas de forma mais descritiva, sem apontar para as possíveis limitações ou facilidades de escolha relacionadas às redes e estruturas sociais ou à geografia.

Evidentemente, as pesquisas já comentadas que situam as mobilidades generificadas em um contexto familiar se encontram mais próximas de um marco relacional da mobilidade. Há ainda algumas que consideram redes de contatos para a decisão acerca da forma de mover-se, como CASS et al. (2005), que comentam das possibilidades de conseguir acesso a um carro, por exemplo, com redes de vizinhos e redes de confiança. Pesquisas que se dedicam a analisar de forma mais específica a experiência do medo nas mobilidades femininas, também consideram a dimensão relacional, mas apontando estratégias de acompanhamento utilizadas ou recomendadas pelas mulheres. (VALENTINE, 1989; SIQUEIRA, 2016).

A necessidade de sincronizar a própria mobilidade com a de outras pessoas também é apontada em estudos da *time-geography*. (THRIFT, 1977; ELLEGARD, 2019). Fundamentados na inseparabilidade das esferas do espaço e tempo, e preocupados pela tendência dos estudos geográficos de não incorporar a temporalidade em suas análises, os pesquisadores situam as mobilidades sempre em relação a esses dois recursos. Thrift (1977) demanda que compreendamos que da mesma forma que utilizamos espaços como um recurso, determinando porções particulares de terra para usos particulares, assim também o fazemos com o tempo, alocando intervalos particulares para usos particulares. Pesquisas relacionadas à mobilidade nesse marco consideram que as possibilidades de acesso a lugares e de realização de tarefas estão constrangidas por aspectos relacionados

à conciliação de disponibilidade de tempo, espaço e de capacidades da pessoa que se move. As capacidades em Thrift (1977) são relacionadas às capacidades corporal e mental de mover-se ou permanecer estático (como realizar um trabalho em casa), mas também à capacidade financeira e de acesso a recursos financeiros ou outros, que não o dinheiro, que permitam a mobilidade (uma carona ou a bicicleta de um vizinho, por exemplo). Também, a viabilidade de realizar tarefas no espaço-tempo estaria circunscrita por dois aspectos de dimensão relacional, sendo estes constrangimentos de autoridade e de "*coupling*", ou, pareamento.

Constrangimentos de autoridade estariam relacionados a restrições ou controles institucionais, como por exemplo a regulação de entrada e saída de um local de emprego, hospital ou escola. Ellegard (2019) adiciona que constrangimentos de autoridade são também aqueles permeados por relações de poder, em que em determinadas situações a mobilidade poderia ser facilitada ou prejudicada de acordo com os atores envolvidos e suas relações. Quanto ao pareamento, trata-se das restrições à mobilidade ou à realização de projetos no espaço-tempo que necessitam de sincronização com outras pessoas. Essa dimensão se tornará mais clara uma vez analisemos os resultados desta pesquisa, mas, como um exemplo, podemos citar a limitação do horário de trabalho de uma mãe às horas em que seu filho, uma criança, está no colégio. É preciso que o filho esteja em um lugar específico, em uma hora específica, para que essa mulher consiga estar em outro. Outro exemplo seria a tarefa de realizar uma reunião, em que, se os participantes não estiverem todos em um determinado lugar, ainda que virtual, ao mesmo tempo, será impossível que ela ocorra de forma satisfatória.

A concepção das práticas de mobilidade como práticas relacionais nos são muito úteis nesta pesquisa. Ao analisar critérios de escolha utilizados para mover-se vamos alinhadas às críticas feitas a um modelo liberal da mobilidade, sem perder de vista as redes sempre presentes que ora facilitam e ora restringem trajetos a serem escolhidos. Percebê-las nos permitiu enxergar dinâmicas fundamentais para pensar situações de estaticidade e movimento, encerrando, por exemplo, o paradoxo encontrado nas falas daqueles que traziam as maravilhas de uma rápida mobilidade individual motorizada em carro, mas o estresse e o tempo gasto em engarrafamentos.

Também, ao tratarmos de analisar como discursos, fluxos financeiros, corporais e afetivos se imbricam em mobilidades generificadas, estivemos constantemente próximas às relações familiares das pessoas entrevistadas e às negociações feitas no espaço privado

e público para mover-se. Aproximar-se dessas relações fez com que emergisse em nossa pesquisa a urgência de se debruçar sobre as mobilidades do cuidado e sobre o que sua prática recorrente implicava nas possibilidades de mover-se de homens e mulheres em seus contextos específicos. Quanto a isso, e quanto às formas de análise de diferentes padrões sexuados e generificados de mobilidade, encontramos tendências diversas na bibliografia disponível. Vejamos a seguir como um contínuo entre perspectivas feministas e pesquisas que descreveram diferenças de sexo em padrões de mobilidade dividiu o que sabemos ate hoje sobre estas desigualdades.

### 1.1.3 Diferenças de sexo – Perspectivas feministas

Ao tratar de mobilidades generificadas encontramos nas produções bibliográficas uma diversidade de entendimentos e usos do termo *gênero*. Por vezes, ao distinguir e descrever as diferentes formas de deslocamento entre homens e mulheres o termo sequer esteve presente. A multiplicidade ou a ausência de seu uso ao tratar de diferenças de sexo, no entanto, não é privilégio do campo das mobilidades, mas uma tendência que percorre o complexo desenvolvimento desse conceito. A seguir, discutiremos de forma breve esse desenvolvimento, as formas mais comuns do aparecimento do termo de forma geral no campo científico e como ele esteve presente nas leituras que realizamos para este estudo.

O gênero como vocábulo não necessariamente está relacionado às diferenças ou hierarquias entre os sexos. Segundo Haraway (1991), contudo, ele sempre esteve associado a construções e classificações de sistemas de diferença – seja na área da linguística, da biologia, ou das ciências sociais. Desde seu aparecimento associado a construções de sexo no campo da psicologia positivista entre os anos de 1950 e 1960, com os estudos de Stoller e Money, o uso do termo gênero se desenvolveu de formas a afastá-lo dos primeiros escritos onde aparece. Entretanto, sustentando a tensão entre natureza e cultura expressada no binarismo sexo-gênero que já aparecia nesses escritos, o binarismo de alguma ordem (natureza/cultura, natureza/história, natureza/humanidade) seguiu orientando o campo de estudos feministas que se desenvolveu a partir deles (HARAWAY, 1991; MAYORGA et al., 2013). Matos (2008) comenta como a partir dos anos 1980 o termo foi apropriado pelos estudos feministas e da mulher, no intuito de elaborar, a partir de uma perspectiva histórica e política do poder, a separação entre a categoria sexo – marcada pela biologia e por uma abordagem essencializante da natureza – da categoria gênero, dimensão que enfatizaria traços de construção histórica, social e

política que implicaria em uma análise relacional entre das desigualdades entre homens e mulheres.

Entretanto, nem todos os estudos que se dedicaram explorar a temática do gênero, como análise relacional das diferenças entre homens e mulheres, se realizam no campo feminista. A proposta feminista trata de desnaturalizar e politizar a subordinação das mulheres, compreendendo-a como opressão fundamentada em relações de disputa e manutenção de poder (MATOS, 2008). Ao fazer uma análise de como o gênero é tratado no campo da psicologia, Santos et al. (2016) identificam as três formas de abordagem mais comuns, que nos foram úteis ao mapear o aparecimento do termo também no campo das mobilidades. A primeira forma diz respeito a estudos que se dedicam a investigar diferenças ou desigualdades entre homens e mulheres, mas que não fazem o uso do termo gênero especificamente em suas construções. Geralmente associadas a estudos quantitativos e de análise demográfica, essa forma traz estudos descritivos, mas sem apresentar uma interpretação relacional ou necessariamente crítica dos resultados. A segunda forma refere-se aos estudos que fazem uso do termo, e o compreendem como a construção social dos sexos. Usualmente o termo gênero é utilizado como sinônimo de homens ou mulheres nesses trabalhos, com a intenção de frisar uma dimensão social impressa nos resultados a partir de uma visão construcionista, mas sem necessariamente fazer uma discussão que aborde relações de poder nessas construções. Matos (2008) comenta sobre essa produção referindo-se a um campo que trata de teorias *e* gênero, abordando o conceito como útil e iluminador, mas não como um elemento central, em oposição às produções dentro do marco de teorias *de* gênero. Um dos problemas apontados por Matos (2008) nessas produções seria o de acrescentar o vocábulo gênero às mais diversas abordagens teóricas, por vezes incompatíveis com o arcabouço teórico que acompanha o conceito.

A terceira e última abordagem mapeada por Santos et al. (2016) trata, por fim, do que ela determina como abordagens feministas, estando implicadas com uma perspectiva de poder. Mais relacionadas com bibliografias próximas a Michel Foucault, Judith Butler e Gayle Rubin, são trabalhos alinhados com o que Matos (2008) compreende como no campo das teorias de gênero, que incorporam a literatura feminista em suas análises e situam as possíveis diferenças encontradas nos resultados não como neutras, naturais ou objetivas, mas como desigualdades produzidas ativamente por agentes de um sistema social constituído por disputas de poder.

Também contrastando entre si, os entendimentos feministas de como operam sistemas de gênero nas sociedades situam em seu cerne perspectivas que incorporam ora mais e ora menos enfaticamente o peso da sexualidade, do colonialismo, da raça e da classe como elementos fundantes de um mesmo sistema de opressão e regulação, de hierarquia e antagonismo. Em todas as suas versões, porém, teorias de gênero feministas tentam articular a especificidade das opressões das mulheres no contexto de culturas que fazem uma distinção entre sexo e gênero. (HARAWAY, 1991). O gênero, em última instância é, segundo Haraway (1991), um conceito desenvolvido para contestar a naturalização da diferença sexual em múltiplas áreas de luta. Apesar das diferenças de crucial importância política, todos os significados feministas modernos de gênero, de acordo com Haraway (1991), têm raízes na afirmação de Simone de Beauvoir de que "não se nasce mulher", mas torna-se, em meio a sistemas de produção e inscrição corporal e seus consequentes discursos de regulação ou emancipação.

Em nosso contexto, no campo de estudos das mobilidades generificadas, também se encontram diferenciações quanto ao uso do gênero. Tanto a divisão em três níveis colocada por Santos et al. (2016), como a presença de estudos com uma abordagem interseccional aparecem e dialogam entre si. Compreendendo também essas formas de abordagem como um contínuo que por vezes oscila entre um polo e outro em suas considerações, para este estudo tomaram-se como referência teórica e de análise as perspectivas que se encontram mais próximas ao um marco feminista e interseccional situando o gênero, articulado com as dimensões de raça e classe, como centrais ao debate urbano e da mobilidade, atentas às disputas de poder pelo espaço e na construção de vivências nele. No marco feminista estão de forma muito clara Massey (1994), Gillian (1993), Hanson e Pratt (1995), que aportam também variações e singularidades quanto à situação de classe em seus escritos. Igualmente, há uma série de outras autoras e autores que em seus estudos empíricos apontaram para as desigualdades encontradas de forma crítica, incluindo não só análises quanto às desigualdades de gênero e classe, mas análises que mais recentemente puderam se dedicar a explorar a fenômeno das mobilidades desde uma perspectiva interseccional. (JIRON, 2000, 2007; ELVIR, 2016; LIMA, 2017; LYRA, 2016, entre outras).

Por outro lado, há uma consistente produção que se dedica a explorar as diferenças entre homens e mulheres em padrões de mobilidade, sem que seja feita uma reflexão mais crítica acerca da produção, manutenção e aprofundamento dessas desigualdades, bem

como sobre seus impactos na vida cotidiana das populações pesquisadas e seu acesso a recursos e destinos. Ainda que pesquisas com essa abordagem tenham sido mais frequentemente encontradas a partir do uso metodológico de grandes bancos de dados, não é possível (e tampouco desejável) que façamos um paralelo entre abordagens críticas com metodologias qualitativas. Os estudos de Manderscheid (2014), Best e Lanzendorf (2005), e Scheiner e Holz-Rau (2012), por exemplo, usando-se de metodologia quantitativa, servem-se da leitura feminista para tecer análises críticas acerca dos padrões de mobilidade que encontram.

Em decorrência do uso difuso do termo gênero, Santos et al. (2016) comentam sobre certo enfraquecimento de seu potencial crítico e analítico, associado à multiplicidade de significados a ele atribuídos. A disseminação de estudos de gênero que contam com entendimentos e uso heterogêneos do termo acaba, por essa via, contribuindo para certa "opacidade" do termo (HARAWAY, 1991; SANTOS et al., 2016), dificultando seu entendimento, além de para uma significativa perda de seu apelo político de emancipação, impresso pelos estudos feministas. Se Matos (2008) identifica a formação de um campo do saber em torno desse conceito a partir da perspectiva feminista, de uma epistemologia própria, que propõe uma agenda de pesquisa e sugere uma lente de análise e metodologias próprias, assim como o campo que se forma entorno das novas mobilidades, a autora percebe que existe também uma luta pelo uso do termo com um viés emancipatório e político.

Evidentemente, nos servimos da longa lista de estudos e propostas analíticas que aportam ao campo acadêmico contribuições sobre as formas de mover-se na cidade sem necessariamente discorrer sobre elas de acordo com uma ótica feminista. Estudos que se debruçaram sobre as diferenças de sexo também compuseram nossas leituras, uma vez se mostraram extremamente úteis para evidenciar diferentes e desiguais padrões de deslocamentos. Novamente, frisamos a qualidade de contínuo em que as produções acadêmicas desse campo se encontram, ora mais próximas de uma perspectiva crítica feminista, ora mais distantes. Esta pesquisa, situada nesse contínuo, buscou inserir-se no marco feminista, considerando-o nas escolhas metodológicas e no percurso analítico.

## 1.2 O QUE JÁ SABEMOS?

> *"Há duas maneiras de se alcançar Despina: de navio ou de camelo. A cidade se apresenta de forma diferente para quem chega por terra ou por mar."*
>
> Ítalo Calvino, As Cidades Invisíveis.

Assim como em Despina, as diferentes perspectivas presentes nesse campo de estudos estiveram refletidas nos resultados das pesquisas, evidenciando cidades distintas de acordo com o viés da investigação ou a metodologia utilizada. Percebemos que em termos metodológicos a maioria das pesquisas empíricas a que tivemos contato se encontraram em um destes dois polos: pesquisas quantitativas a partir de grandes bases de dados – sejam eles primários (BEST & LANZENDORF, 2005) ou secundários (SVAB, 2016; MAUTTONE & HERNANDEZ, 2017; TANZARN, 2008; KWAN, 2000; SCHEINER; HOLZ-RAU, 2012; MANDERSCHEID, 2014; entre outros) – e pesquisas qualitativas com referência etnográfica (com especial visibilidade às produções de Paola Jirón (2000, 2007) e outras que dela se aproximam (LYRA, 2016; BREVIS, 2016). Algumas pesquisas qualitativas também fizeram uso de entrevistas com sujeitos localizados, selecionados de acordo com alguma situação sócio-econômica ou espacial específica, como encontrado nos estudos de Rosa (2018) e Elvir (2016).

Com potenciais distintos de angariar dados sensíveis, a diversidade de métodos enriquece o campo uma vez que mantém-se um ritmo constante de produção de questionamentos vindos do que um método ou outro não alcança elucidar. Entretanto, nos pareceu raro o aparecimento de métodos mistos ou heterodoxos. Ainda que a diferença no tamanho das lupas metodológicas seja frutífera para o campo, no sentido de produzir informações de qualidade distinta, vemos que há dificuldade de encontrar formas de olhar para as mobilidades em uma escala média, que consiga tanto acessar dimensões intersubjetivas, afetivas e as miudezas do cotidiano dos sujeitos, quanto identificar padrões a partir de uma amostra mais diversificada. Discutiremos mais à frente, no próximo capítulo, como esse espaço na forma de fazer pesquisa orientou nossa própria proposta metodológica.

Nesta seção, discorreremos sobre as informações já coletadas acerca das mobilidades generificadas. Dividimos seu conteúdo em duas subseções, a saber, Padrões de Deslocamento e Experiências de Mobilidade, que refletem a polarização no fazer

metodológico que acabamos de expor. Ainda assim, com uma característica polarizada, evidenciaremos que foi possível mapear alguns estudos que tocaram ambas as esferas utilizando metodologias qualitativas.

Um aspecto comum a todas as pesquisas é que se percebe que há aspectos na vida das pessoas, homens e mulheres, que influenciam em sua mobilidade diária. Percebe-se ainda que há aspectos específicos que impactam na vida das mulheres de forma singular. Seja na motivação do percurso, no seu tempo de duração, na distância percorrida, na estrutura da viagem (se com múltiplas paradas ou de forma direta), no meio de transporte utilizado ou nas experiências afetivas que uma pessoa experimenta ao mover-se, elencaremos aqui os principais aspectos que apareceram como fonte de contorno das mobilidades.

De forma muito nítida, a mais frequente responsabilidade pelas tarefas domésticas é um dos aspectos que enfaticamente se repetem nos resultados encontrados, e foi identificado nos estudos de Madariaga (2013), Best e Lanzendorf (2005), Hjorthol (2008), Mauttone e Hernandez (2017), Micklow et al. (2015) e, no contexto belorizontino, em Rosa (2018) e Lyra (2016). Também, podendo estar à ela associada, o ciclo de vida em que uma pessoa se encontra apareceu modelando suas mobilidades, sendo as formas de deslocamento no espaço geográfico e social distintas entre crianças, jovens, mulheres adultas com ou sem filhos, homens adultos com ou sem filhos e pessoas idosas. A influência do ciclo de vida e da idade foi pontuada em Micklow et al. (2015), Manderscheid (2014) e Madariaga (2013). Em outra esfera, dimensões econômicas foram associadas a formas específicas de mobilidade tanto na esfera do acesso ao mercado de trabalho (KWAN, 2000; HANSON, 1995), quanto no acesso à renda (TANZARN, 2008; SVAB, 2016; ELVIR, 2016), também podendo estar relacionada à carga de tarefas domésticas e de cuidado com dependentes realizada em maior grau pelas mulheres. Por fim, a experiência do medo e a sensação de insegurança foram especificamente trabalhadas como orientadoras da mobilidade de forma generificada em Valentine (1989), Siqueira (2015), Lima (2017) e por um grande volume de relatórios institucionais e de organizações não governamentais que de forma geral não foram considerados nesse balanço do campo científico, mas que contribuíram para a produção de informações sobre o tema (ACTION AID, 2014; ITDP, 2018; UN WOMEN, 2017; FIA FOUNDATION, 2017; entre outros).

Tendo feito este breve sumário do que encontraremos a seguir, abaixo detalhamos com maior afinco as diferenças encontradas entre padrões de deslocamento e experiências de mobilidade generificadas. Vejamos.

### 1.2.1 Padrões de deslocamento

Uma quantidade considerável de pesquisas foram realizadas a fim de identificar os padrões de viagens das pessoas na cidade. Instituições de gestão de trânsito o fazem como meio de recolher dados para engenharia de transporte, e o grande volume de dados recolhidos por meio de pesquisas Origem Destino é amplamente utilizado também pelo campo acadêmico. Apesar de não ser essa a única fonte de informações utilizadas em pesquisas interessadas em padrões de deslocamento, é notável seu uso. Aqui, analisaremos de forma conjunta os resultados obtidos de pesquisas que se serviram de métodos variados para responder suas perguntas.

Quanto à distância dos trajetos realizados, observamos em Kwan (2000), Hjorthol (2008) e Hanson e Pratt (1995) que as viagens de mulheres frequentemente apresentam um raio menor em relação ao domicílio do que as dos homens. Essa característica foi associada pelas autoras à uma maior responsabilização das mulheres pelas tarefas domésticas e também à uma maior dificuldade de acesso das mulheres a determinadas vagas no mercado de trabalho, distribuídas de forma desigual pelo espaço. Também, a dupla ou tripla jornada de tarefas domésticas que frequentemente esperam as mulheres após a jornada de trabalho formal estão associadas à menor disponibilidade de tempo dessa parcela da população (*time budget*). O cuidado relativo a filhos também foi apontado como um fator de diminuição na distância dos percursos (HJORTHOL, 2008), uma vez que são as mulheres que repetidamente se ocupam dos trajetos de levar e buscar filhos na escola, geralmente localizada próxima à residência. Esse padrão sofre algumas variâncias, no entanto, se fizermos um recorte de raça. McLafferty e Preston (1991) no contexto britânico evidenciaram que a menor propensão de buscar trabalho longe do domicílio esteve mais associada a mulheres brancas do que àquelas de minoria étnica. Na análise de Kwan (2000) em contexto norte-americano aparece igualmente, de forma comparativa, a maior facilidade de homens em ocupar cargos que demandem uma alta mobilidade.

Essa facilidade dos homens em se engajar em mobilidades de longas distâncias foi associada também à maior frequência em que eles têm a preferência pelo uso do carro. Scheiner e Holz-Rau (2011) ao analisarem perfis de deslocamento em cidades alemãs demonstram como em domicílios em que há mais moradores habilitados a dirigir do que o número de carros, quem tem a preferência é, na maioria das vezes, o homem. Ainda, Hjorthol (2008) evidencia que, mesmo que as mulheres tenham acesso ao carro, a maioria dos trajetos realizados por elas acabam sendo destinados a demandas de outras pessoas, não delas mesmas – demandas que foram associadas ao trabalho de cuidado da casa e da família, mas não somente. Best e Lanzendorf (2005), no mesmo sentido, apontam para como a divisão de trajetos relacionados ao cuidado é distribuída de forma mais desigual quando as mulheres têm acesso ao carro, no contexto europeu.

Outras desigualdades relacionadas aos meios de transporte utilizados por homens e mulheres na cidade foram identificadas por Tanzarn (2008) no contexto africano, mas também no contexto brasileiro. (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016). Mulheres são maioria tanto no uso do transporte coletivo quanto nas viagens a pé, enquanto homens o são nos meios motorizados. Essa particularidade foi associada tanto à renda (TANZARN, 2008, CERQUEIRA, 2018), quanto à uma estrutura particular encontrada com muita frequência nas mobilidades femininas. Trata-se das viagens "multitarefa" ou das "viagens encadeadas" (MADARIAGA, 2013; JIRÓN 2000, 2007), que se definem por percursos com um destino final definido, mas que abarca, ao longo da viagem, outros destinos pelo caminho. O clássico exemplo é o de uma pessoa que, ao ir para o trabalho, aproveita e deixa o filho na escola; ou, ao voltar para casa, passa em um mercado para comprar o jantar. Viagens multitarefa foram associadas à caminhada, uma vez que as distâncias entre a residência e os serviços podem ser próximas, mas também o preço de múltiplas passagens de transporte pode ser excessivo para fazer muitas paradas. (JIRÓN, 2000, 2007; LYRA, 2016).

Essa estrutura de viagem está também relacionada a outros padrões de viagens generificadas, relacionados às motivações dos trajetos. Madariaga (2013) evidencia como as mulheres estão mais frequentemente engajadas em percursos que têm como motivação atividades relativas ao cuidado da casa e da família. Em uma referência explícita à divisão sexual do trabalho, a autora define esse padrão de mobilidade como as "mobilidades do cuidado", em que seriam compreendidas as viagens motivadas por compras, acompanhamento de pessoas (*escorting*) e cuidados com a saúde. A proposta de

Madariaga (2014) é que se faça uma análise conjunta desses trajetos compreendendo-os como mobilidades relacionadas ao trabalho de cuidado (*care-work*) (GEORGES, 2016; MOLINIER, 2012), para que, dessa forma, seja possível estabelecer uma compreensão mais precisa das dinâmicas de mobilidade. Esse convite surge uma vez que as análises de pesquisas Origem Destino tratam as mobilidades de cuidado de forma fragmentada, em oposição ao agrupamento das mobilidades de trabalho formal. A visualização dos dados e a noção do peso que essas motivações têm no universo dos deslocamentos feitos diariamente é o que procura tensionar Madariaga (2014).

Outro padrão encontrado nos estudos desse campo foi a limitação das viagens de algumas mulheres quanto ao horário do dia. Siqueira (2015), em uma metodologia inventiva que se aproximava das mobilidades pedindo que moradores da cidade do Recife orientassem uma jovem turista (hipotética) por um percurso no centro histórico, identificou que o período da noite seria vetado à essa possibilidade. Valentine (1989) também apontou essa restrição. Uma das estratégias evidenciadas para que mulheres tivessem acesso a mais espaços da cidade em mais horários do dia, foi a presença de acompanhantes. Um outro ponto de encontro em Valentine (1989) e Siqueira (2015) é a redução dos mapas de mobilidade de mulheres com relação a determinadas regiões – no caso das autoras, regiões identificadas como aquelas que poderiam oferecer algum tipo de risco às transeuntes.

### 1.2.2 Experiências de mobilidade

Quanto às experiências de mobilidade, percebemos dois eixos mais explorados pela bibliografia. O primeiro deles é o anteriormente citado, das experiências de medo e insegurança vivenciadas. O segundo se dedica a descrever experiências de conforto ou desconforto nas mobilidades.

A experiência do medo nas mobilidades domina entre os sentimentos descritos na vivência da cidade pelas mulheres. Para além da visibilização que a mídia e as organizações não governamentais tem dado ao tema, os estudos de Valentine (1989) e Siqueira (2015), demonstram como a experiência urbana das mulheres é atravessada por sentimentos de medo, insegurança e apreensão. O risco está associado aos lugares frequentados, ao horário do dia – especialmente após o anoitecer–, e à presença ou não de acompanhantes homens nos trajetos realizados. Jacobs (2014), ao fazer um elogio às

ruas ocupadas, considera nelas também uma dimensão de segurança, ao identificar os "olhos da rua" como meio informal de vigilância.

Ainda que o medo tenha orientado parte da produção que se dedica à uma dimensão afetiva da mobilidade, vale frisar que não por isso a experiência das mulheres nas cidades deve ser a ele reduzida ou entorno dele situada. Fazê-lo seria diminuir de forma drástica a gama de vivências possíveis nos espaços da cidade, além de contribuir para uma leitura que pode reproduzir estereótipos de gênero que potencializem os papéis tradicionais dos sexos. (LASCH, 2014). De maneira alguma nos serviremos a silenciar experiências prazerosas que o estar no espaço público pode oferecer a homens, mulheres e a todo um sem fim de populações que brincam, namoram, festejam, protestam e se reinventam na cidade. No decorrer da pesquisa, apontaremos para as vivências afetivas positivas, negativas e ambíguas que encontramos em nosso percurso.

Para além disso, Jirón (2000) e Lyra (2016) narram sobre as experiências de conforto ou desconforto enquanto nos deslocamentos, fazendo uma análise interseccional considerando renda, local de moradia e raça. Jirón (2000, 2007, 2010) aponta a mobilidade como um dos fatores que mais influencia da qualidade de vida das pessoas, e isso por considerar as múltiplas horas do dia investidas em trânsito, mas não só. Ao compreender que até mesmo o transporte público pode ser um lugar de vivência passível de ser apropriado e significado por aqueles que o habitam (JIRÓN, 2010), as horas de mobilidade deixam de ser um parêntesis entre dois pontos da cidade para serem compreendidas em sua experiência da cidade como um todo. Paradas de ônibus, vagões de metrô ou helipontos não são apenas pontos ao longo do caminho, mas refletem significados importantes na vida cotidiana das pessoas. (JIRÓN, 2010).

Ter experiências prazerosas, confortáveis ou penosas diariamente é então um aspecto a ser considerado ao estudar e planejar mobilidades. Jirón (2007, p.185) observa como a diferença de ingressos se manifesta de forma ambigua, ainda que desigual, nas experiências de mobilidade que se consegue ter na cidade: "tanto los 'ricos en dinero - pobres en tiempo', como los 'pobres en dinero - ricos en tiempo' tienen viajes difíciles, sin embargo, los primeros los hacen en automóvil y los segundos utilizan transporte público"[1]. Lyra (2016) visibiliza o cotidiano de mulheres diaristas em Belo Horizonte,

[1] Em tradução livre: "tanto os 'ricos em dinheiro –pobres em tempo' como os 'pobres em dinheiros – ricos em tempo' têm viagens difíceis, entretanto, os primeiros as fazem em automóvel e os segundos utilizam transporte público".

moradoras da periferia, e explicita a dura rotina experimentada, composta por longas viagens, múltiplas paradas, e o cansaço experimentado.

Mesmo que tenhamos visto trabalhos em perspectiva interseccional, articulando dimensões de gênero, raça e classe em suas análises e perguntas de pesquisa, sentimos falta de um aspecto do campo de estudos de gênero ao fazer este balanço bibliográfico: o da sexualidade. Segundo Matos (2008):

> "Enquanto proposta de um sistema de classificação, a "categoria" gênero, em sua forma mais difusa e difundida, tem sido acionada quase sempre de forma binária (raramente em formato também tripartite) para se referir à lógica das diferenças entre: feminino e masculino, homens e mulheres e, também, entre a homo e a heterossexualidade, penetrando já aí neste segundo eixo fundamental deste novo *campo* que é a fronteira da sexualidade."
> (MATOS, 2008, p 336. Grifos da autora).

Não encontramos estudos que se debruçassem sobre as experiências de mobilidade urbana de pessoas LGBTQ+, e frequentemente nos deparamos com a binariedade a que se refere a autora. Tampouco os encontramos em pesquisas que se dedicaram a explorar padrões de deslocamento, e isso pode estar associado à dificuldade de encontrar dados sobre a sexualidade nos bancos de dados utilizados por grande parte dessas investigações. Apenas identificamos estudos em uma escala maior do que a que nos propomos a analisar, evidenciando padrões de mobilidade internacionais (GEDRO *et. al*, 2013) ou à mobilidade domiciliar (NASH & GORDON-MURRAY, 2014), por exemplo, mas nada que estivesse direcionado para a mobilidade urbana no que se refere à rua.

O campo das mobilidades generificadas trata-se, como mencionamos, de um campo relativamente recente de estudos, e apontamos aqui uma direção que merece aproximação. O fazemos também como forma de salientar o silêncio da comunidade acadêmica com relação a essa dimensão, uma vez que imaginamos que as experiências de rua de populações com vivências corporais normativas ou não podem ser profundamente distintas. Se em nosso estudo já percebemos inúmeras nuances com relação à corporeidade na mobilidade, julgamos que pesquisas nesse sentido têm muito o que contribuir para pensarmos o gênero na cidade.

A seguir, apresentaremos nossas próprias escolhas metodológicas, no sentido de contribuir com esse campo em desenvolvimento e com a construção de cidades mais amplamente possíveis de serem circuladas por homens e mulheres em sua diversidade.

# 2 MATERIAIS E MÉTODOS

O objetivo desta pesquisa é desvelar e compreender os critérios utilizados em escolhas de trajetos de mobilidade urbana. Também, e a partir deles, identificar e compreender possíveis diferenças entre critérios utilizados por homens e mulheres, situados em contextos sociais e espaciais diversos. Chegamos à pergunta de pesquisa sobre critérios de escolha na mobilidade com o intuito de acercar-nos do cotidiano, das práticas de mobilidade das pessoas, de suas experiências e dos aspectos aparentemente invisíveis, pois naturalizados, que orientam essas práticas.

A partir da perspectiva de Moles e Rohmer (1983 apud MATUS, 2014), olhar para o cotidiano, para o "fundo" onde as coisas acontecem, para o fluxo de microações, microprazeres, microangústias e microeventos que raramente são racionalizados pelos atores seria uma forma de trazer à tona a complexidade da vida social e elementos basilares de sua organização. Ainda que o olhar esteja voltado para atos corriqueiros e aparentemente sem importância, sem grandes efeitos na vida do sujeito, interessa a esses autores o que é possível acessar acerca das forças internas que os compõem, valores ali expressos e rastros das relações sociais em que estão imersos. Uma metodologia "mircropsicológica" é proposta por eles para tornar possível observar pequenos fenômenos em um nível de sensibilidade singular, encontrando "el contacto del hombre con su medio ambiente, la relación entre individuo y sociedad y los otros que estén presentes en ella"[2] (MOLES & ROHMER, 1983, p. 82 apud MATUS, 2014, p.40).

Sem a intenção de testar em nossa pesquisa os achados de Moles & Rohmer (ANO), nos servimos de um olhar microdirecionado ao cotidiano e aos trajetos de mobilidade para buscar acessar o que neles transparece e se repete em situações sociais e espaciais específicas. Heller (2000), ao também se debruçar sobre a cotidianidade, define a maturidade da adultez como a capacidade de viver o próprio cotidiano, dominar a arte de "manipular as coisas", uma vez que a assimilação das coisas é, para ela, sinônimo da assimilação das relações sociais. "A vida cotidiana é a vida do homem *inteiro*" (HELLER, 2000, p.17. Grifos da autora), estando ali em funcionamento simultâneo seus sentidos, suas capacidades intelectuais, habilidades manipulativas, sentimentos, paixões, ideias e ideologias. Ao tentar nos aproximarmos das diferentes dimensões da mobilidade urbana,

[2] Em tradução livre: "o contato do homem com seu meio ambiente, a relação entre indivíduo e sociedade e os outros que estejam nela presentes."

seja o movimento físico na cidade bem como a experiência do sujeito enquanto movente ou imóvel, tentamos fazê-lo via exame do cotidiano.

Entendemos ainda com Pichon-Rivière (1985 apud MATUS, 2014) a dimensão política da cotidianidade, inserida e localizada em um contexto social e histórico, permeada por relações continuamente construídas por seus agentes. Em consonância com Heller (2000), a vida cotidiana para esse autor é uma manifestação concreta das relações sociais. Sua proposta de tecer uma crítica da vida cotidiana consistiu em remover o véu da familiaridade, da naturalização daquilo que Moles e Rohmer (1983 apud MATUS, 2014) situaram como estando em um "limbo da consciência". Ao fazê-lo, seria possível evidenciar relações de poder responsáveis por direcionar a organização e a naturalização de processos sociais. Como, então, fazemos isso?

Pelo recorrido do campo acadêmico que traçamos, foi possível apontar para certa polaridade nas produções e métodos, fazendo-nos trabalhar a fim de desenvolver uma metodologia que transitasse pelas esferas frequentemente enrijecidas entre estudos qualitativos e quantitativos. Assim, optamos por lançar mão de métodos mistos para este trabalho e o desenho metodológico final foi dividido em duas partes principais: 1) análise estatística descritiva das práticas de mobilidade da população belorizontina a partir da Pesquisa Origem Destino 2012 (Pesquisa OD); 2) trabalho de campo e realização de entrevistas semiestruturadas com pessoas selecionadas a partir de recorte territorial e de gênero.

Ao propor por meio das entrevistas que os e as participantes nos descrevessem seus trajetos cotidianos, encontramos meios de retirar do "limbo da consciência" microações extremamente reveladoras de dinâmicas de mobilidade, mas, sobretudo, de dinâmicas sociais. Perguntar sobre os critérios de escolha se mostrou uma ferramenta para atingi-las, uma vez estes expunham toda a racionalidade do processo de seleção do caminho, os trajetos potenciais, e as facilidades e restrições encontradas para realizá-los ou evitá-los.

Buscher *et. al* (2011), nos convida a ser móveis metodologicamente, seja fazendo deslocamentos de fato pela cidade ou de forma a rastreá-las através de relatos, mapas e memórias sobre as mobilidades. Com esse intuito em mente, propusemos também que ao final das entrevistas fosse traçado um mapa afetivo pelo/pela participante que, segundo as diretrizes metodológicas de Bomfim (2010; FURLANI; BOMFIM, 2010), nos ofereceram valiosos conteúdos acerca da experiência da mobilidade que através da fala

não haviam aparecido. As memórias de trajetos da infância foram ainda objeto de uma das perguntas finais, no intuito de rastrear e comparar padrões de mobilidades do cuidado, entre outras repetições[3].

Nos escritos de Magnani identificamos um aspecto que também nos orientou quanto à construção da metodologia, o quanto as pesquisas que vem sendo desenvolvidas sobre o tema das mobilidades generificadas poderiam se beneficiar de um desenho metodológico que conseguisse acessar o fenômeno desde um "olhar distanciado":

> "[...] [C]abe reafirmar, por fim, que a meta é seguir em busca de uma lógica mais geral. Do *olhar de perto e de dentro,* próprio da etnografia, para um *olhar distanciado* [...] procurando desvelar a presença de princípios mais abrangentes e estruturas de mais longa duração. É somente por referência a planos e modelos mais amplos que se pode transcender, incorporando-o, o domínio em que se movem os atores sociais, imersos em seus próprios arranjos, ainda que coletivos." (MAGNANI, 2002, p. 26. Grifos originais)

Esse olhar distanciado não se trata do olhar "de fora e de longe", que tende a teorias universalistas e estruturalistas que podem colocar a perder a dimensão local dos processos sociais e a complexidade dos atores neles envolvidos. Não; o convite a um olhar distanciado se apresenta como uma terceira margem do rio, sensível tanto às manifestações ao nível das grandes estruturas físicas, econômicas e institucionais da dinâmica que se estuda, quanto ao nível dos indivíduos que nela participam. O que Magnani (2002) sugere é que trabalhemos em um nível intermediário onde seja possível distinguir a presença de padrões e regularidades capazes de desvelar as lógicas do fenômeno estudado. Certamente foi um desafio imaginar e desenhar uma metodologia que seja capaz de fazê-lo. Trata-se, antes de mais nada, de uma tentativa.

O que buscamos então, foi identificar a partir dos dados da Pesquisa OD perfis de interesse a serem acessados nas entrevistas, assim como padrões de mobilidade que nos auxiliassem na construção de seu roteiro. Ainda que cientes da impossibilidade de capturar todas as nuances e multiplicidades da realidade, a identificação desses perfis nos foi útil para estabelecer os grupos a serem entrevistados e para reconhecer aspectos de influência na mobilidade que não haviam sido considerados.

Sem mais delongas, a organização deste capítulo será feita da seguinte forma: Primeiro, detalharemos como foi feita a análise a partir dos dados da Pesquisa OD, que nos orientou nos passos seguintes. A construção dos critérios utilizados para estabelecer os recortes territorial e de gênero utilizados no campo será explicitada à continuação,

[3] O roteiro da entrevista semiestruturada pode ser encontrado no Anexo 1 deste documento.

seguida da descrição das ferramentas utilizadas para coleta e análise de dados. Por fim, trazemos o percurso realizado no trabalho de campo e algumas reflexões relevantes a partir dele.

## 2.1 PESQUISA ORIGEM DESTINO: A PORTA DE ENTRADA

A Pesquisa Origem Destino é hoje o principal instrumento utilizado pelo poder público para o planejamento de políticas de mobilidade. A cada dez anos informações sobre as viagens realizadas na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) são coletadas com base em entrevistas domiciliares e questionários realizados em pontos estratégicos do sistema de transporte da cidade[4], a fim de recolher dados de uma amostra representativa da população. Viabilizada pela Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte com recursos do Estado de Minas Gerais, a Pesquisa OD de 2012 construiu sua amostra para um erro máximo de 5% e nível de confiança de 95%. (BHTRANS, 2016b).

Para este estudo utilizamos os dados disponibilizados da Pesquisa OD 2012, sua versão mais recente. Dela, utilizamos os dados coletados fundamentados em entrevista domiciliar, uma vez é essa a base de dados que conta com o maior volume de informações e também com a possibilidade de expansão dos resultados para o restante da população. O uso da Pesquisa OD neste estudo teve como objetivo familiarizar a pesquisadora com os padrões de mobilidade dos moradores e moradoras da Região Metropolitana de Belo Horizonte, de forma a identificar possíveis padrões de viagens generificados e auxiliar na composição de uma amostra qualitativa para a realização do trabalho de campo.

Nesse sentido foram levadas a cabo análises estatísticas descritivas de características da população da RMBH e seus padrões de deslocamento. Com auxílio do software *Stata*, foram primeiramente analisados os dados sociodemográficos da amostra da população que relatou não ter feito nenhum trajeto no dia anterior, com o propósito de encontrar padrões de constrangimento da mobilidade associados ao sexo do respondente e à presença de crianças no domicílio. Depois, passamos à análise dos padrões de mobilidade encontrados entre pessoas que sim relataram trajetos, considerando a população geral, os

[4] Os levantamentos de dados são feitos em pesquisa domiciliar, pesquisa nos terminais de transporte, na linha de contorno da região e na linha de travessia entre regiões.

deslocamentos de pessoas responsáveis pelo domicílio e seus cônjuges[5], bem como os deslocamentos de pessoas responsáveis que declararam conviver com crianças de diversas idades (de 1 a 17 anos). Foi feito um recorte pela variável sexo a fim de comparar o impacto da presença de crianças nos trajetos de homens e mulheres nesses estratos. Também foi feito um recorte a partir do grau de instrução dos/das entrevistadas, no intuito de comparar diferentes dinâmicas familiares em contextos socioeconômicos desiguais. Para essa análise não foi considerada a renda do indivíduo devido ao grande número de mulheres sem renda em diferentes estratos educacionais, o que poderia enviesar nossa leitura[6]. Consideramos para as estatísticas descritivas as motivações do trajeto, o modo de transporte utilizado, a duração do trajeto e a razão de trajetos por viagem, ou seja, quantos trajetos em média a pessoa faz em cada uma de suas viagens – levando em consideração a bibliografia existente acerca da mobilidade do cuidado e viagens multitarefa. (MADARIAGA, 2013; MANDERSCHEID, 2014; JIRÓN, 2007).

A Pesquisa Origem Destino apresenta algumas limitações específicas que gostaríamos de frisar. A primeira delas, com relação à variável sexo, é que o questionário realizado trabalha apenas com as variáveis "Homem" e "Mulher", não sendo possível analisar perfis específicos de pessoas que possam não se identificar nessa divisão binária da identidade de gênero. Além disso, a pesquisa não contém uma variável referente à raça ou etnicidade, o que também gostaríamos de explorar tendo como referência trabalhos que relacionam mobilidades, raça e desigualdade no Brasil e no mundo. (GURIDY, 2010; PINHO, 2008). Percebemos também outras limitações do formato da Pesquisa que justificam o uso de entrevistas para acessar aspectos sensíveis das dinâmicas de mobilidade. O fato de a Pesquisa OD utilizar apenas o dia anterior à entrevista como referência para a descrição dos trajetos é uma delas, fazendo com que mobilidades realizadas aos fins de semana, por exemplo, não sejam computadas. Também, aquelas pessoas que trabalham por turnos ou que por eventualidade não saíram de casa no dia anterior têm seus trajetos subsumidos.

[5] Ao falarmos de pessoas responsáveis pelo domicílio consideramos, ao longo de todo o trabalho, aquele ou aquela que se denomina "responsável pelo domicílio" (de acordo com o termo do questionário da Pesquisa OD), e também seu cônjuge, quando houver. Dessa forma entendemos que independente do título de responsabilidade há um compartilhamento de tarefas dentro do espaço doméstico entre "responsável" e "cônjuge".

[6] Ao analisar apenas as pessoas maiores de 18 anos, constatamos que 20,77% das mulheres de Belo Horizonte não possuíam nenhuma renda, enquanto apenas 9,37% dos homens se encontravam na mesma situação (a partir da amostra representativa da Pesquisa OD). Ao fazer uma análise de renda nos diversos estratos educacionais, encontramos mulheres sem nenhuma fonte de renda em todos eles.

Um outro aspecto caro à nossa pesquisa que identificamos como problemático na metodologia da Pesquisa OD diz respeito a como são computados – ou melhor dizendo, não são computados – os pequenos trajetos realizados pelos entrevistados. Ao analisar com cautela o campo qualitativo de comentários dos entrevistadores da OD percebemos que pessoas que foram registradas como se não tivessem realizado nenhum trajeto no dia anterior frequentemente apareciam associadas a trajetos curtos dentro do bairro ou a trajetos com acompanhantes lidos como irrelevantes para os entrevistadores. Ao fazer uma leitura sensível às mobilidades do cuidado, muitas vezes realizadas dentro de um raio próximo à residência, essa subnotificação dos trajetos nos pareceu bastante significativa. Apesar disso, os dados da Pesquisa OD nos serviram com uma série de informações valiosas para nossa análise.

Sem a intenção de engessar a próxima etapa de nosso desenho metodológico, os resultados que encontramos a partir dessa análise quantitativa nos mostraram mais que nada por onde estar atentas na elaboração do roteiro da entrevista semiestruturada e na construção do recorte utilizado para realizá-las. A Pesquisa OD nos explicitou fortes desigualdades no que diz respeito à mobilidade relacional familiar, em que as mulheres se encontravam frequentemente realizando mais trajetos relacionados ao cuidado da casa e da família do que os homens em todos os diferentes estratos educacionais – um cenário que se agravou de forma acentuada uma vez analisadas as mobilidades dos/das responsáveis pelo domicílio que conviviam com crianças em casa.

A dimensão relacional da mobilidade já enfatizada por Manderscheid (2014) apareceu de forma muito visível nas análises feitas, e este foi um eixo fundamental para que construíssemos o recorte a ser utilizado para a realização das entrevistas, como veremos a seguir.

## 2.2 DEFINIÇÃO DO CAMPO: GÊNERO E TERRITÓRIO

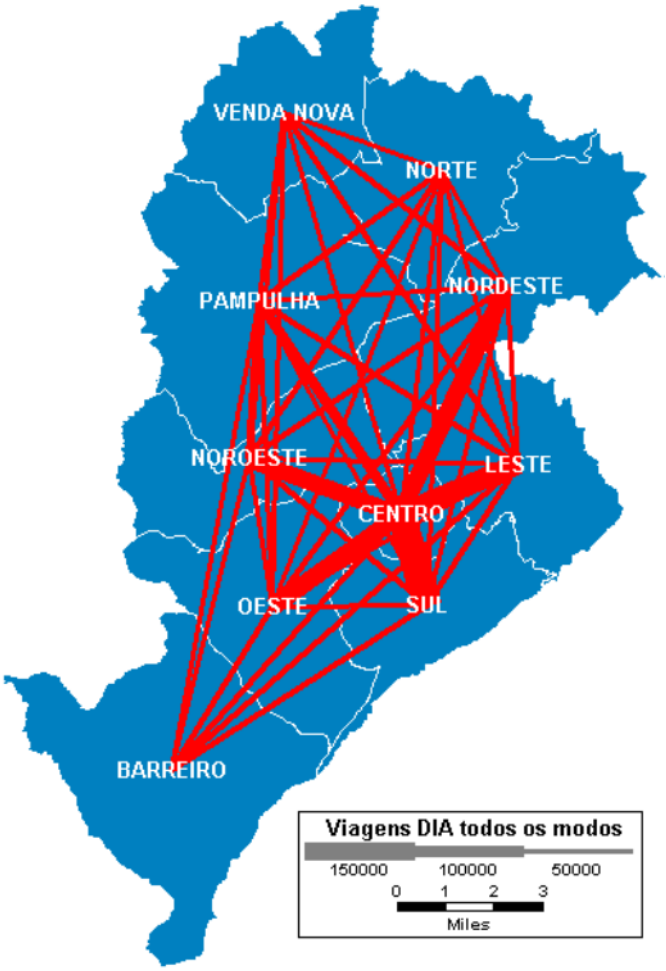
Uma vez sabíamos a partir da bagagem teórica e empírica sobre as mobilidades *o que* perguntar, nos encontramos com a questão de *a quem* perguntar. Na tentativa de consolidar uma metodologia que fosse pelo caminho do meio proposto por Magnani (2002), optamos por formular um recorte duplo para orientar um campo qualitativo, a partir de critérios territoriais e de gênero. Detalharemos primeiro o que nos orientou quanto ao território, e, depois, quanto ao gênero.

### 2.2.1 Recorte territorial

Dada a heterogeneidade de uma área extensa e complexa como Belo Horizonte e sua Região Metropolitana, fez-se necessário estipular um recorte territorial para a realização das entrevistas. Optamos primeiramente em restringir as possibilidades do recorte a moradores da capital belorizontina, por limitações do tempo de pesquisa para análise da complexidade dos 34 municípios que compõem a região metropolitana (RMBH). Entretanto, não raro apareceram nas entrevistas menções a viagens a cidades da RMBH, o que reiterou a estreita relação da metrópole com os municípios vizinhos (MENDONÇA et. al 2015) e trouxe elementos que enriqueceram nossa análise situando a capital em sua rede metropolitana.

Para além de uma cidade heterogênea, Belo Horizonte é também uma cidade marcadamente desigual desde sua inauguração (MENDONÇA et. al, 2015; PASSOS, 2009). Com uma distribuição desigual de serviços e postos de trabalho (CARDOSO, 2007), o centro da cidade opera como um ímã a moradores de outras regiões, como pode ser visto no mapa a seguir. A estrutura do sistema de transporte da cidade também contribui para esta centralização, existindo uma alta concentração e convergência de linhas de ônibus e outros modos de transporte nesta região da capital (VERAS et al., 2016).

FIGURA 1: VIAGENS DIÁRIAS EM BELO HORIZONTE (2012)




Fonte: BHTRANS, 2016b

Apesar desse padrão estar sofrendo lentas modificações no sentido da consolidação de novas centralidades (MENDONÇA et. al, 2015; CEDEPLAR UFMG, 2014), tem-se hoje na cidade um cenário de desigualdade no acesso a bens, serviços e postos de trabalho que justifica a escolha de um recorte territorial. Mais vale dizer ainda que a região administrativa centro sul da capital é aquela que conta com os maiores índices de desenvolvimento humano, considerando renda, escolaridade e longevidade de seus moradores. Ainda que a organização das cidades brasileiras já não possa ser reduzida apenas a uma lógica de centro-periferia (RIBEIRO, 2000), percebem-se em Belo Horizonte assimetrias espaciais que tivemos a intenção de considerar neste estudo.

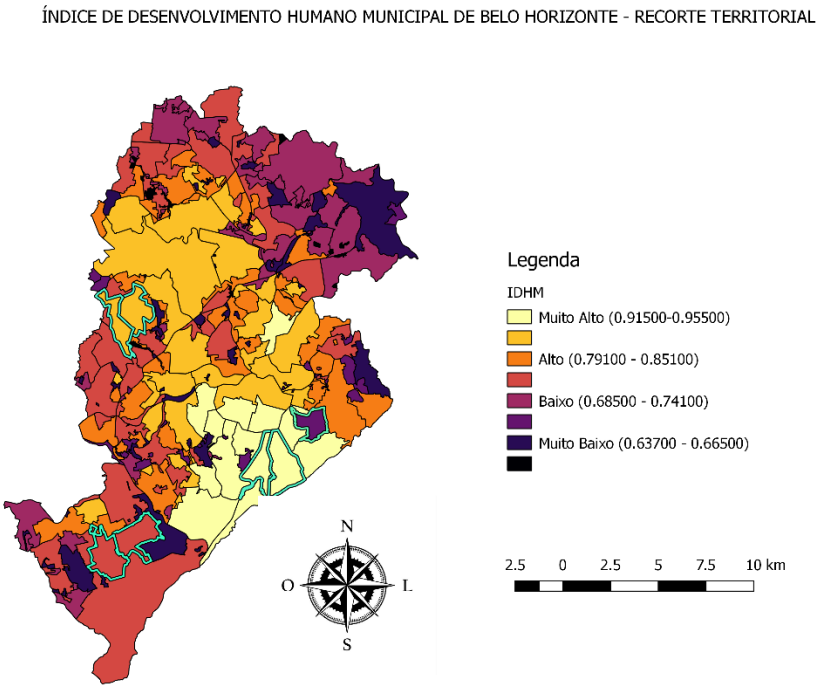
Tendo isso posto, traçamos um recorte que fosse orientado simultaneamente pela proximidade/distância do centro convergente da cidade e por características sociodemográficas da região escolhida. Os dados do Atlas do Desenvolvimento Humano

foram utilizados para que tivéssemos informações sobre as situações dos bairros da cidade, e escolhemos o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal[7] (IDHM) para a análise. Assim como no cálculo do IDH Global, o IDHM é calculado a partir de indicadores de longevidade, educação e renda, mas adequando a metodologia ao contexto brasileiro e à disponibilidade de indicadores nacionais.

Para o recorte territorial optamos por selecionar duas áreas próximas ao centro que tivessem situações distintas quanto ao IDHM e outras duas áreas distantes do centro que também tivessem situações distintas quanto ao IDHM. O recorte foi definido para as seguintes regiões: Região do Bairro Anchieta/Sion (IDHM muito alto, próximos à região central), Região do Bairro Castelo/Manacás (IDHM alto, distantes da região central), Região do Barreiro de cima (IDHM médio, distante da região central) e Aglomerado da Serra (IDHM baixo, próximo à região central). Um mapa da definição do recorte territorial pode ser visto abaixo, com as áreas escolhidas destacadas em verde.

[7] O cálculo do IDHM foi realizado a partir das informações dos três últimos Censos Demográficos do IBGE (1991, 2000 e 2010), de acordo com a página web do Atlas do Desenvolvimento <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/o_atlas/idhm/>. Maiores informações sobre o cálculo do IDHM podem ser acessadas neste link. Último acesso em 19/12/2018.

FIGURA 2: DEFINIÇÃO DO RECORTE TERRITORIAL




Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Atlas do Desenvolvimento Humano

### 2.2.2 Arranjos familiares: uma alternativa a recortes entre sexos

Muito nos preocupa a possibilidade de reforçar estereótipos de gênero ao pesquisar sobre as mobilidades. Nosso esforço em pensar com cuidado esta metodologia de pesquisa esteve associado ao risco de situar repetidamente a mulher (ou mãe) como a responsável por mobilidades de cuidado ou como a vítima de assédios e violências no transporte público, por exemplo, sem fazer uma análise relacional de situações de desigualdade ou se debruçar sobre as diferentes situações de mulheres pela cidade. Também, nos preocupamos com a reiteração de binarismos que tampouco contemplam as realidades. Em vez de organizar a escolha das pessoas entrevistadas entorno dos sexos, apenas, optamos por organizá-las entorno de arranjos familiares e, posteriormente, fazer uma leitura comparativa das respostas dos homens e mulheres entrevistados.

Ao definirmos a família como unidade de análise em uma perspectiva relacional, nos abrimos a encontrar arranjos que poderiam ter distintas relações de gênero entre os membros da família convivente – considerando relações homoafetivas, relações de família estendida, relações mais igualitárias ou mais desiguais entre homens e mulheres,

podendo esses estarem relacionados por uma relação conjugal ou parental. Sem o intuito de cristalizar a imagem da família em uma figura homogênea de exploração da força de trabalho feminina, deixamos a que o campo nos mostrasse como essas dinâmicas estavam presentes, e se, de fato, tinham impactos nas mobilidades.

Identificando a partir da análise da Pesquisa OD a influência do arranjo familiar nas mobilidades dos responsáveis pelo domicílio, recorremos aos dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) – realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2008 – para determinar os tipos familiares a serem cobertos nas entrevistas. Os dados referentes à população urbana brasileira, podem ser vistos na tabela abaixo[8]:

TABELA 1: ARRANJOS FAMILIARES NO BRASIL URBANO

| Tabela 759 - Número de famílias e Tamanho médio da família por situação do domicílio e composição da família | |
|---|---|
| Variável - Número de famílias - percentual do total geral | |
| Situação do domicílio - Urbana | |
| Brasil | |
| Ano - 2008 | |
| Composição da família | |
| Unipessoal | 10,43 |
| Casal sem filhos | 11,81 |
| Casal com filhos | 34,84 |
| Casal com filhos e outros parentes | 6,16 |
| Pessoa de referência mulher, sem cônjuge com filhos | 9,07 |
| Outros grupos | 12,11 |

FONTE: IBGE (2008) – Pesquisa de Orçamentos Familiares

O tema da estrutura familiar e suas transformações no Brasil contemporâneo tem sido discutido nas arenas do IBGE e tratado de forma cuidadosa na formulação das pesquisas, como demonstra a publicação nº 39 dos Textos para Discussão da Diretoria de Pesquisas do Instituto. (SABOIA et. al, 2012). Segundo essa instituição, o aumento no número de divórcios, a possibilidade de casamento homoafetivo e o aumento da expectativa de vida têm sido elementos transformadores da cara da família no Brasil, e novos arranjos familiares têm aparecido e sidos legitimados para além do modelo da família nuclear composta por um casal heterossexual e filhos. Além disso, no campo acadêmico, Georges (2017), situa como a entrada em massa das mulheres no mercado de trabalho e o aumento

[8] Elaborada em 06/08/2018 a partir do Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA), disponível em <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/759>.

de seu nível educacional são também elementos-chave para esta reconfiguração dos arranjos familiares, tendo em conta principalmente a diminuição da taxa de filhos por mulher a partir de 1970.

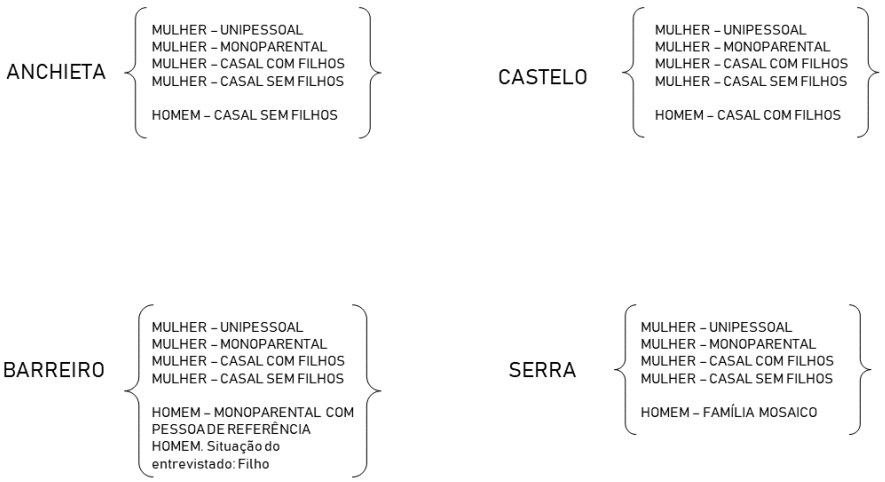
Servindo-nos dessas referências e dos dados da POF, definimos para nossa amostra qualitativa quatro arranjos familiares a serem representados, sendo eles: família unipessoal (pessoas que moram sozinhas), monoparental (pessoa de referência mulher, sem cônjuge com filhos), casal sem filhos e casal com filhos. Acabamos optando por dissolver a categoria de casal com filhos e outros parentes no arranjo anterior, uma vez que aquela configuração pode ser entendida como um subgrupo ou uma complexificação desta. Fizemos essa escolha ao entender que nenhuma divisão dará conta da pluralidade de famílias e configurações domiciliares possíveis, ainda que utilizássemos um modelo com um maior número de categorias – como propõe Romo (2016), ao organizar a situação de arranjos familiares no México em onze diferentes estruturas. Evidentemente, há também limitações quanto ao tempo de pesquisa para se propor entrevistar representantes de onze grupos familiares em diferentes zonas da cidade.

A fim de diminuir os efeitos desse recorte arbitrário quanto aos arranjos familiares, inserimos no roteiro da entrevista algumas perguntas referentes a possibilidades outras de relações entre membros da família e pessoas dependentes do entrevistado ou entrevistada. Apesar de termos percebido a partir dos dados da Pesquisa OD que a presença de crianças no domicílio tinha grande impacto na mobilidade dos/das responsáveis, também temos que considerar que não só crianças podem ser fonte de responsabilidade, mas também pessoas idosas ou pessoas com deficiência, por exemplo, ainda que não necessariamente habitem no mesmo domicílio.

Uma vez dispostos os arranjos familiares que orientariam a escolha das pessoas entrevistadas, optamos ainda por trabalhar com uma divisão por sexo das pessoas entrevistadas. Apesar das críticas a análises realizadas com este viés, nosso objetivo aqui foi o de apurar similaridades entre as mobilidades e escolhas dos homens independentemente do arranjo familiar em que estavam inseridos, e, se encontradas, conseguir compará-las com as mobilidades das mulheres. O papel das entrevistas realizadas com os homens na pesquisa foi similar a de um “grupo controle”: com ele poderíamos ter um parâmetro para averiguar possíveis desigualdades entre homens e mulheres, mesmo sem poder nos debruçar da mesma forma sobre as dinâmicas das mobilidades masculinas e suas experiências, devido ao enxuto tamanho da amostra.

Por cada região estabelecida entrevistamos, então, uma mulher por cada arranjo familiar e mais um homem, em qualquer arranjo.

Para facilitar a visualização da amostra qualitativa elaboramos o seguinte esquema:




Como podemos ver, a escolha das mulheres participantes seguiu o rigor dos arranjos familiares pré-determinados, mesmo que sejam encontrados muitos outros. No caso dos homens, uma vez permitimos maior flexibilidade quanto a isso, percebemos a pluralidade de arranjos familiares com os exemplos dos entrevistados do Barreiro (um homem adulto que morava com seu pai) e da Serra (um homem também adulto que morava com seus pais e outros familiares)[9].

## 2.3 INSTRUMENTOS DE COLETA E ANÁLISE

A fim de nos aproximarmos dos critérios de escolha utilizados pelas pessoas para organizar suas mobilidades diárias, lançamos mão do uso de entrevistas semiestruturadas

[9] O termo "família mosaico" ou pluriparental foi encontrado na bibliografia frequentemente estando associado a arranjos constituídos por membros de famílias recasadas, em que os laços de parentesco se dão por laços de convivência e afetividade, e não pelos laços de consanguinidade do tradicional modelo da família nuclear. Entretanto, de forma menos frequente, um entendimento ampliado deste mosaico apareceu (DIAS, 2017; ROMO, 2016) considerando que a convivência no mesmo domicílio entre familiares de diferentes graus de parentesco poderia também ser compreendida sob o termo "mosaico". Com este entendimento, Dias (2015) situa que tios e primos também constituíram partes desta figuração familiar. No caso de nosso entrevistado, em seu domicílio coabitam seus pais e um sobrinho de oito anos, além dele mesmo e (de forma inconstante) sua filha de 14 anos, que alterna entre sua residência e a de sua mãe. Assim, nos pareceu que o termo "mosaico", seria o mais adequado uma vez invoca a figura da coexistência e da coesão de fragmentos de diferentes origens.

para a coleta de informações. O roteiro da entrevista pode ser encontrado no anexo deste trabalho, entretanto, como era esperado, ao longo da conversa com cada entrevistado ou entrevistada novas perguntas foram adicionadas a fim de compreender melhor seus critérios e mobilidades.

Ao final das entrevistas foi também requisitado que cada participante elaborasse um mapa afetivo de um dia inteiro de sua mobilidade, desde o momento em que saiu de casa até retornar e não mais sair. Esse adendo foi inspirado pela metodologia elaborada por Zulmira Bomfim (BOMFIM, 2010; FURLANI; BOMFIM, 2010), que situa o aspecto afetivo como grande fator de influência na percepção e conhecimento das cidades, e convida o campo acadêmico a escutar e considerar o que esta dimensão da experiência tem a nos dizer. Os participantes foram instruídos a desenhar seus trajetos de um dia inteiro, os lugares por onde passaram e quaisquer outros elementos que pudessem se relacionar com eles, podendo tratar-se de sentimentos, lembranças, desejos ou qualidades dos caminhos. Ao final, era pedido que explicassem seu desenho e o resumissem em três palavras-chave, em um exercício de síntese de toda a entrevista que trouxe contribuições bastante relevantes à pesquisa. Na construção dos mapas e em sua análise trabalhamos simultaneamente com o discurso, a imagem e o afeto, em uma tentativa de acessar dimensões e sentidos das práticas que por ventura tenham ficado velados nos significados das palavras da entrevista. (FURLANI; BOMFIM, 2010).

A análise qualitativa do conteúdo recolhido nas entrevistas e na construção do mapa foi feita observando os critérios de escolha utilizados pelos entrevistados das diferentes áreas e arranjos familiares. Alinhadas com a perspectiva da Grounded Theory (GLASER; STRAUSS, 1967), foi feita uma análise comparativa de todo o material, observando o que se repetia sistematicamente e de que forma.

Além do mais, a pesquisa buscou construir uma tipificação do conteúdo das entrevistas em unidades de sentido (MINAYO, 2012). Essas unidades foram analisadas buscando descobrir os núcleos de sentido aos quais pertenciam e como se articulavam na geração de significado para os atores da pesquisa (MINAYO, 1993). Para esse processo nos servimos do auxílio de outro software de análise qualitativa para sistematização dos resultados, o *Atlas.ti*.

## 2.4 CAMPO: ENTRADA E REALIZAÇÃO DAS ENTREVISTAS

Após passar pela aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa, ao final do mês de agosto de 2018, trabalho de campo e as entrevistas foram realizados em três meses, de setembro a novembro. Foram acionadas pessoas-chave nos bairros elegidos para o mapeamento de possíveis entrevistados, podendo essas serem membros de associações de moradores, agentes culturais, trabalhadores/as de centros de saúde, escolas, ou outros serviços similares, bem como trabalhadores ou voluntários de igrejas no bairro. No caso de dificuldade em cumprir com a amostra qualitativa estabelecida, recorri a abordagens de rua em comércios do bairro, procurando por indicações segundo a necessidade.

Sobre a entrada, a realização do campo e entrevistas destacam-se três tópicos. Primeiro, sobre como foram feitos os deslocamentos até as pessoas/áreas e as dificuldades ou facilidades neles encontradas; segundo, sobre as relações estabelecidas com os/as entrevistadas e alguns aspectos que se mostraram relevantes para a pesquisa nesse sentido; terceiro, sobre a dificuldade de conseguir pessoas de determinados arranjos familiares para serem entrevistadas segundo a área de moradia e algumas reflexões a partir desta experiência.

Quanto à minha própria mobilidade, optei por realizar todos os trajetos em modo coletivo para a coleta das entrevistas, entendendo que esta era também uma etapa do trabalho de campo. Os modos utilizados foram ônibus convencionais, ônibus suplementares, táxi lotação, caronas viabilizadas por um grupo de WhatsApp do bairro Castelo, especificamente, e, evidentemente, caminhadas. A facilidade para chegar às áreas mais próximas ao centro foram evidentes e se devem principalmente a duas razões: no bairro Anchieta, pela grande oferta de ônibus disponível, e no Aglomerado da Serra pelo fato de todas as pessoas terem sido entrevistadas em serviços públicos localizados próximos ao bairro formal – a saber: uma escola municipal próxima ao bairro Serra e um centro de saúde próximo ao bairro São Lucas. Não fosse por essa proximidade com o bairro, onde os ônibus que tomei tinham seu ponto final, o trajeto teria sido diferente e mais difícil no que diz respeito ao maior tempo de caminhada, à disponibilidade de ônibus suplementares e a meu próprio desconhecimento dos caminhos e becos da vila – muitas vezes não disponíveis em aplicativos de localização que frequentemente utilizei para traçar as rotas até os/as entrevistados/entrevistadas.

Com relação ao deslocamento para os bairros da região do Castelo/Manacás e do Barreiro de Cima, localizados longe do centro, as experiências foram bastante diferentes. Apesar do bairro Castelo não oferecer tantas opções de linhas de ônibus quanto o

Anchieta, o que foi um dificultador inicialmente, tive meus trajetos facilitados por descobrir um grupo de carona compartilhada que fazia trajetos desde a Universidade Federal de Minas Gerais, onde eu frequentemente estava, e o bairro. A fim de encurtar o tempo de viagem e simplificar os trajetos que demandariam múltiplas baldeações ou longas caminhadas, utilizei mais de uma vez as caronas para chegar até lá. Sem dúvida alguma os deslocamentos até o Barreiro de Cima foram os mais complexos e desgastantes, uma vez cheguei a gastar aproximadamente duas horas e fazer até três baldeações desde minha residência da região nordeste da cidade até as residências ou locais de trabalho das pessoas entrevistadas.

As dificuldades e as experiências que vivi nos caminhos até os entrevistados deram corpo (literalmente) a algumas das narrativas compartilhadas nas entrevistas, e serviram a uma maior e melhor compreensão daquilo que era narrado. Ainda, ao entrevistar pessoas que também faziam (ou tinham feito por um longo período de suas vidas) uso do transporte coletivo, percebi que se criava uma empatia distinta na relação entre entrevistadora e entrevistado/a se por algum motivo aparecesse em nossa conversa algum indício de que eu também era usuária do transporte público e tinha chegado até aquele encontro dessa forma.

Como a maioria pessoas entrevistadas foi indicada por conhecidos do bairro, o contato se deu de forma amigável, e a entrevista realizou-se em todos os casos sem que fosse percebido por mim algum desconforto na pessoa entrevistada devido ao tema da pesquisa. De forma geral, as pessoas se mostraram descontraídas e disponíveis ao responderem as perguntas, mesmo em casos de conversas de longa duração. Entretanto, identifiquei um silêncio por parte da maioria das mulheres em torno do tema do assédio e da violência no transporte público, ainda que esse tópico tenha sido explorado com alguma ênfase por uma série de meios de comunicação, campanhas de conscientização e movimentos populares[10]. A exceção à regra foram as mulheres que moravam sozinhas (família

[10] O tema do assédio foi tratado na mídia por veículos de grande circulação como pelos Jornais EL PAIS <https://brasil.elpais.com/brasil/2015/08/31/politica/1441048639_209803.html>, Estado de Minas <https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2018/10/23/interna_gerais,999265/denuncias-de-assedio-em-onibus-subiram-21-7-em-relacao-a-2017-em-bh.shtml>, bem como por canais oficiais de comunicação das Nações Unidas <https://nacoesunidas.org/com-apoio-da-onu-cidade-do-mexico-busca-uma-cidade-segura-para-mulheres-video/>, para citar alguns. Ainda, campanhas de conscientização foram levadas a cabo na cidade de São Paulo <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/ministerio-publico-de-sp-lanca-campanha-contra-assedio-sexual-no-trabalho.ghtml> e Belo Horizonte <https://bhaz.com.br/2018/10/30/apitos-contra-assedio>, entre outras. Movimentos sociais também surgiram ou endossaram a pauta, como o Think Olga com o Chega de Fiu Fiu

unipessoal), em que o medo de violência sexual apareceu de forma explícita nas narrativas como um forte fator incontornável a ser considerado na hora de racionalizar os percursos a serem feitos. Pesquisas realizadas em outros formatos e localidades (ITDP, 2018) alcançaram resultados diferentes frente a esse silêncio, através de uma metodologia mais horizontal de grupos de discussão e grupos focais.

Quanto à dificuldade de encontrar pessoas de determinados arranjos, ocorreu que tanto pessoas-chave, quanto vizinhos e trabalhadores do comércio (assim como eu nas abordagens de rua) tivemos dificuldades em localizar: a) no bairro Castelo, uma pessoa que morasse sozinha e b) no Aglomerado da Serra, uma mulher casada sem filhos. Isso nos levou a questionar as possíveis especificidades de planejamento familiar nas áreas selecionadas e os fatores de influência na escolha residencial por diferentes arranjos familiares.

Há diferenças nas possibilidades de planejamento familiar de pessoas em situações de classe diversas no Brasil, como nos mostra Alves (2006), ao traçar de maneira histórica as medidas estatais relacionadas a este planejamento. Camadas populares com menor acesso à informação e a dispositivos de controle de natalidade são geralmente aquelas com menor renda e escolaridade, caso do Aglomerado da Serra em Belo Horizonte, como demonstrado pelos dados do Atlas do Desenvolvimento. De forma estreitamente relacionada à como se dão as políticas de planejamento familiar e controle de fecundidade, tendem a ser essas as camadas com o menor controle sobre o processo de concepção ou contracepção (FERNANDES, 2003). Ainda, não raro na configuração de vilas e favelas encontramos situações em que múltiplos núcleos familiares convivem no mesmo domicílio (SABOIA et. al, 2012), sendo possível que haja uma mulher casada sem filhos coabitando em uma mesma residência com outros familiares. Um arranjo como esse se assemelharia mais ao de casal com filhos e outros parentes definido pelo IBGE do que pelo arranjo que de fato buscávamos, com uma mulher sem uma grande rede de possíveis dependentes que interferissem em sua mobilidade diária.

Todavia, sobre a questão da distribuição geográfica de famílias, Ferrari (2015) demonstra como em São Paulo há uma clara segmentação da cidade pelo arranjo familiar, com famílias unipessoais em grande proporção mais próximas do centro, por exemplo,

<http://chegadefiufiu.com.br/> e o Movimento Vamos Juntas <https://www.movimentovamosjuntas.com.br/>.

ou famílias nucleares com filhos mais afastadas. A pesquisadora aponta diferentes critérios de escolha no momento de alugar ou adquirir um imóvel de acordo com o número de pessoas na família, a idade dos filhos e as possibilidades de renda. No caso do bairro Castelo e Manacás, afastados do centro, identificamos, assim como no estudo de Ferrari (2015), uma forte presença de casais jovens recém-casados com filhos pequenos ou sem filhos.

Apesar das dificuldades na obtenção das pessoas determinadas pela amostra, foi possível cumprir com os critérios estabelecidos a priori, a fim de não arriscar o poder comparativo desejado em sua construção. Entretanto, nos pareceu que as dificuldades encontradas no campo trouxeram outros elementos sobre nossas próprias categorias que enriqueceram nosso entendimento sobre a cidade.

A medida em que as entrevistas foram se encaminhando a um final, já era percebido com notoriedade a repetição exaustiva dos critérios que vinham sendo catalogados e revisitados desde os primeiros encontros. Ao se debruçar sobre as dificuldades de estabelecer amostras qualitativas de pesquisa, Trotter II (2012) sugere que nos atentemos aos padrões de redundância e saturação dos temas e categorias expressados nas entrevistas a fim de definir sua capacidade de representar o recorte desejado. Dessa forma, apesar de estarmos lidando com apenas vinte entrevistas, o delineamento da amostra estabelecido *a priori* nos pareceu bastante satisfatório.

# 3 COMO LER ESTA PESQUISA: PERSPECTIVAS FUNDAMENTAIS

Antes de que comecemos a nos aprofundar no conteúdo colhido e analisado durante a pesquisa, nos parece necessário explicitar algumas perspectivas fundamentais para sua leitura. Falar em critérios de escolha para a mobilidade, bem como dividi-los de forma a prover um texto coerente e inteligível para sua interpretação, nos provocou inquietações que merecem ser tratadas com cuidado para evitar compreensões difusas acerca do nosso entendimento sobre a agência do indivíduo e a separação das dimensões de espaço e tempo.

Neste capítulo fornecemos as "lentes" que gostaríamos que fossem utilizadas para interpretar esses dois aspectos da pesquisa. Começaremos por expor um panorama dos dados coletados nas entrevistas, bem como sua sistematização após a análise qualitativa. O fazemos no sentido de que seja compreendido o caminho que percorremos ao agrupar critérios de mobilidade orientados por aspectos relacionados ao tempo e ao espaço, uma divisão que nos acompanhará ao longo dos próximos capítulos de análise. Em seguida, faremos uma consideração teórica sobre essa separação do espaço-tempo no trabalho, a partir da perspectiva de Massey (2004). Por fim, uma vez que estamos lidando com critérios de escolhas e não temos a intenção de que os resultados sejam lidos de forma individualista ou estritamente autônoma, apresentaremos a perspectiva de Elias (2008) com relação à agência do indivíduo, da qual compartilhamos.

## 3.1 PANORAMA DOS DADOS COLETADOS

No objetivo de acessar e compreender dinâmicas generificadas na mobilidade urbana diária, optamos por nos servir dos critérios de escolha utilizados pelas pessoas ao definirem seus caminhos. Apostamos que esta poderia ser uma via eficaz para acessar o fenômeno em uma perspectiva multiescalar, evidenciando aspectos intersubjetivos de uma escala micro, cotidiana, mas também revelando aspectos de uma escala macro embutidos nas decisões. Retomando Moles (1983 apud MATUS, 2014) com sua proposta de fazer uso de um microscópio psicológico para investigação, concordamos: pequenos efeitos, grandes causas.

Entrevistas feitas, organizamos em uma primeira análise de conteúdo a massa textual coletada nas narrativas em 63 critérios de escolha, que apareceram, somados, 766 vezes nas quase dezessete horas de conversa que tive com os participantes. Não foi difícil agrupá-los em famílias[11] de critérios que se encontravam sob um mesmo tópico, e, assim, identificamos oito dimensões consideradas para construir caminhos possíveis de serem percorridos. Foram elas: a) corporal, que mapeou os fatores relacionados à experiência de colocar um corpo, material e sensível, em movimento na cidade; b) emocional/afetivo, que elencou sensações e sentimentos que por vezes restringiram e por vezes direcionaram os caminhos a serem escolhidos; c) econômico, que considerou todas as vezes que o custo da mobilidade ou o acesso a bens de consumo ou serviços foi algo a se pensar; d) espacial, em que entraram as categorias relacionadas ao espaço físico por onde um se move; e) organizacional, abarcando as facilidades ou dificuldades que a organização dos espaços e do sistema de transporte serviram para orientar os sujeitos; f) interrelacional, em que a presença de outras pessoas, suas disponibilidades e capacidades, foram consideradas para tomar uma decisão; g) temporal, evolvendo critérios que tiveram o tempo como condutor, entendendo-o em suas múltiplas extensões; e, por fim, h) a dimensão da segurança, em que a integridade física ou patrimonial foram levadas em consideração.

É evidente que uma divisão como essa nos serve à análise, ainda que nas narrativas e nas práticas os critérios por vezes apareceram associados a mais de uma família simultaneamente. Dessa forma, quando necessário, alocamos o mesmo critério em famílias diferentes. A preferência por passar por ruas movimentas, por exemplo, aparece simultaneamente nas famílias de segurança e de critérios emocionais e afetivos, uma vez foi situada inúmeras vezes como uma estratégia para garantir uma mobilidade segura, evitando assaltos e outras abordagens, mas também como uma forma de passar em um ambiente agradável, encontrar amigos, socializar ou, também, fugir de conhecidos inconvenientes.

Uma análise mais minuciosa dos dados nos fez perceber que para além de sua organização em famílias há três grandes aspectos que orientam as mobilidades, sendo esses fatores associados ao tempo, ao espaço e às interrelações humanas. Também aqui

[11] Utilizaremos por vezes ao longo do trabalho o termo "famílias" ao nos referirmos às famílias de critérios organizadas com o auxílio do software *Atlas.ti*. Essas são famílias definidas por nós, que agrupam critérios que guardam semelhanças com relação à escolha do trajeto. O uso desse termo não deve ser confundido com outras noções de família utilizadas amplamente pelas ciências sociais ou com aspectos relacionados aos arranjos familiares que utilizamos como recorte metodológico.

fazemos uma divisão entre dimensões a fim de tornar os resultados da pesquisa inteligíveis, porém, como já alertava Massey (2004), é impossível que tenhamos completo entendimento dessas esferas e da complexidade das dinâmicas espaciais se as concebermos desconectadas umas das outras. Por esse motivo, dividimos o encontrado entre critérios de tempo e critérios de espaço, demonstrando como a dimensão interrelacional atravessa e compõe as demais, sendo impossível pensar tempo e espaço dela desvencilhados ou o contrário. No entanto, percebemos a todo momento nas entrevistas como seria infundada uma rígida divisão também entre as duas esferas remanescentes e, por isso, justificamos a próxima seção, no sentido de costurar de antemão a divisão necessária para compreensão da pesquisa.

Antes de fazê-lo, frisamos aqui que os critérios recolhidos não têm a pretensão e não devem ser lidos como critérios universais ou objetivos de escolhas de mobilidade. Foram analisadas as *percepções* dos/ das entrevistados/entrevistadas sobre suas próprias mobilidades, sobre o que para elas, neste momento, é lido como um fator a ser considerado. Também, ressaltamos que se trata do que cada um e cada uma se sentiu à vontade para compartilhar no momento da entrevista, uma vez que há questões sensíveis nas experiências de mobilidade que podem envolver doses de angústia e constrangimento, não sendo tão facilmente abordadas em uma metodologia de curta duração como esta. Se com Haraway (1995) localizamos nossa parcialidade enquanto fazedoras de ciência, também com ela percebemos que os olhos de quem responde uma pesquisa, assim como todos os olhos:

> "são sistemas de percepção ativos, construindo traduções e modos específicos de ver, isto é, modos de vida. Não há nenhuma fotografia não mediada, ou câmera escura passiva [...], há apenas possibilidades visuais altamente específicas, cada uma com um modo maravilhosamente detalhado, ativo e parcial de organizar mundos". (HARAWAY, 1995, p. 22)

## 3.2 TRAMA ESPAÇO-TEMPO

Ao se dispor a pensar sobre a filosofia da espacialidade e em como conceituar *espaço*, Massey (2004) julga necessário que retomemos uma discussão há muito deixada intocada nas ciências sociais: a da separação das esferas de espaço e tempo. Ao se debruçar sobre ela, a autora propõe outro tipo de leitura, vejamos como.

Percorrendo as concepções de espaço em produções do campo de estudos sociais e da geografia, Massey (2004) evidencia como essa esfera e a de tempo foram

frequentemente entendidas como dimensões separadas ou opostas. Se na perspectiva da filosofia continental o tempo era compreendido como o veículo da mudança social, em que toda transformação se tratava de uma alteração no tempo, o espaço, por sua vez, era lido como o reino da estática. Para representa essa linha de pensamento, Massey (2004) convoca Bergson (apud MASSEY, 2004), ao destacar sua proposta de que nos livremos da espacialização para alcançar o âmago do verdadeiro viver, que subsistiria apenas na dimensão do tempo.

Na perspectiva de Massey (2004) apenas a interação é capaz de produzir mudança, ainda que sejam interações entre as coisas físicas do mundo geográfico – erosões, intempéries, que modificam a paisagem à revelia da ação humana. O tempo ser o veículo da mudança como propunha Bergson não quer dizer que seja sua causa. A partir de Massey (2004), para que exista mudança é preciso existir espaço, onde se dão essas interações, sejam entre as coisas físicas, entre as sociais ou no encontro entre elas.

As interações sociais no espaço são consideradas na conceitualização dessa esfera pela escola francesa estruturalista. A autora utiliza da obra de Foucault para explicitar como as narrativas temporais, apesar de considerar as interações ao longo do tempo, seguiram fazendo uma leitura do espaço como um lugar estático, passível de abrigar quaisquer que fossem as estruturas atemporais percebidas, tornando-as, assim, também a-espaciais. Há a tentativa de ler o espaço como temporalizado, localizado em um tempo e sendo produto de interrelações particulares, mas suas diferenças estão associadas a momentos diferentes em uma sequência histórica, e não a que os espaços sejam genuinamente singulares e contribuam para configurações sociais particulares.

Ao pontuar a repressão da real significância da espacialidade em perspectivas como essas, Massey (2004) coloca que sua proposta não se trata de uma exaltação dessa esfera - como se fez em alguns ramos da geografia - mas de uma leitura que compreenda a inseparabilidade do espaço-tempo. Sua percepção indica como o tempo necessita da dimensão do espaço para dar-se à sua continuidade, e que tampouco conseguiríamos identificar as mudanças no espaço se perdêssemos a noção da passagem do tempo. “Tempo e espaço nasceram juntos”, ela sublinha (MASSEY, 2004, p.18), convidando a que as ciências sociais se impliquem em retomar um questionamento acerca da separação radical entre tempo e espaço que havia sido deixado adormecido.

A separação que fizemos entre os critérios de espaço e tempo para as escolhas de mobilidade se deu por duas razões principais, e ao fazer o esforço de tecê-las em continuidade neste momento é preciso retomá-las. Apesar de consideramos o espaço-tempo com a perspectiva de Massey, essas esferas, apesar de estarem intrinsecamente relacionadas, são ainda esferas distintas e aplicam consequências diversas na vivência do cotidiano. Ao tentar separá-las, porém, fica evidente o quanto é inconcebível aproximar-se de uma sem ter em consideração a outra. Critérios relacionados ao tempo de deslocamento só fazem sentido uma vez que origens e destinos se encontram apartados por alguma distância (física, virtual ou discursiva), que demanda tempo para ser percorrida. Critérios de espaço, por outro lado, não podem ser lidos sem que sejam localizados em um determinado tempo, em suas múltiplas facetas: seja o tempo do ciclo de vida do sujeito, o tempo por seu corpo percorrido; o tempo das escolhas políticas que dão configuração à organização da cidade e do sistema de mobilidade hoje; tempo de transformações sociais outras, que podem dizer da liberdade da circulação das mulheres entre esferas públicas e privadas; seja ainda um tempo institucional, que restringe mobilidades que possam ser feitas com os motores particulares do corpo de cada um e cada uma, sem que haja pressa em alcançar destinos.

Há ainda nessa trama espaço-tempo o atravessamento constante da dimensão social, das interrelações que tomaremos como objeto da próxima seção. Ao propor três formas de conceitualização do espaço, em que uma delas é a de que esse é produto de interrelações, Massey (2004) ata à dimensão física e geográfica do espaço as ações humanas que se dão ao longo do tempo do cotidiano e da História. Considerando que são as interações as causas da mudança, a autora, no entanto, não as identifica só como aquelas sociais, ou seja, aquelas "relacionadas ao homem". Fazê-lo, segundo ela, seria limitar desnecessariamente o conceito a um entendimento usual de "social". Ao explorar como a forma e recursos singulares espacializados influenciaram em relações de trabalho e gênero no Reino Unido, Massey (1994) chama a atenção para as formas através das quais a materialidade do espaço é parte do contorno das relações sociais: "Do significado simbólico dos espaços/lugares e das mensagens claramente generificadas que eles transmitem [...] os espaços e lugares não só são generificados como, assim sendo, refletem e afetam as formas através das quais os gêneros são construídos e compreendidos." (MASSEY, 2014, p.179).

Mais adiante, veremos se e como encontramos interações entre espaços, corpos e símbolos na cidade. O que gostaríamos de frisar, por fim, é a inseparabilidade das esferas consideradas ao lidarmos com critérios de escolhas de mobilidade associados ao tempo e ao espaço.

## 3.3 CRITÉRIOS DE ESCOLHA E INTERRELAÇÕES

Trabalhar em termos de escolhas de mobilidade envolve se aproximar de uma discussão antiga nas ciências sociais sobre a agência do indivíduo. Assim, a saída teórica acerca da relação indivíduo-sociedade que nos pareceu mais alinhada com nossa perspectiva foi a traçada por Elias (2008). Para compreender sua proposta, sugerimos que suspendamos um pouco a ideia de Massey (2004) acerca da expansão da abrangência do termo "interrelações" para além do que comumente consideramos como social: aqui trataremos de indivíduo e sociedade para que ao longo do trabalho possamos evidenciar o terreno fértil da proposta de Massey.

Elias (2008), assim como Massey (2004) também se mostra um crítico das separações rígidas a que estamos acostumados sem nos questionar. Ao contrário da leitura tradicional de indivíduo e sociedade configurados em esferas separadas que se relacionam mediante a tensão entre o poder de agência do indivíduo e o poder de coerção da sociedade, a interpretação de Elias situa estes dois pólos como elementos de um mesmo processo social de indivíduos que existem *em relação*. Não há para esse autor um indivíduo atomizado ou plenamente autônomo em seu modelo social, como também não há uma esfera difusa e abstrata da "sociedade". A sociedade é, para Elias, uma sociedade de indivíduos, agentes, mas sempre compreendidos em relação a outros, configurando redes de interdependência entre si. (ELIAS, 2008).

Segundo Elias, essas redes são o que liga os indivíduos uns aos outros, e sua configuração – a organização das pessoas mutuamente orientadas e dependentes dessa rede – forma um sistema que pode ser equiparado ao que normalmente costumamos chamar de sociedade (ELIAS, *et. al* 1994). Muito mais apropriado do que conceber o indivíduo atomizado, segundo Elias, seria conceber "a imagem de numerosas pessoas interdependentes formando configurações (isto é, grupos ou sociedades de tipos diferentes) entre si" (ELIAS, *et. al* 1994, p.249). As ligações dessa rede podem dar-se de

forma extremamente complexa, múltipla, originando as mais diversas figurações, materiais e localizadas, ainda que com a possibilidade mover-se e transformar-se.

A questão do poder no pensamento de Elias (2000, 2008) – que ao tratar nesta pesquisa de gênero nos é cara – entra justamente na configuração dessas redes, uma vez que se compreende que em uma relação de interdependência tem-se determinado balanço de poder, podendo esse ser mais ou menos equilibrado. Uma vez em seu modelo temos indivíduos interdependentes, o poder aparece na teia, na relação entre eles, e não como uma coisa material que se concentra em um, em outro ou em grandes instituições. Somos frequentemente recordados em sua obra que são os indivíduos os que levam as instituições adiante, que tomam decisões, fazem reuniões e assinam papéis, estando envolvidos em um balanço de poder que confere, ainda que ínfima, alguma potência de negociação a todas as partes envolvidas.

Elias *et. al* (1994), propõe um entendimento relacional do mundo, atentando-se às teias construídas, de micro a macro. De forma bastante breve, é preciso frisar como esta proposição vem de (e leva à) uma perspectiva não essencialista, que não toma como dadas determinadas categorias de interação ou identidades cristalizadas. Há um esforço em seu trabalho de enfatizar a construção de identidades a partir das relações. Esta perspectiva nos parece também fundamental, uma vez percebemos a complexidade e a diversidade de experiências e restrições ao acesso ao espaço da cidade entre homens e mulheres de contextos diferentes – resultados que não cabem em uma análise essencialista das desigualdades, mas que estão atentos às contribuições já feitas e podem se servir de categorias sólidas uma vez retira-se do campo evidências que a sustentem.

Elias (1994) só consegue demonstrar a inseparabilidade dessas duas esferas através de estudos de longo prazo, que fazem uma leitura dos processos sociais como isto: processos, em constante desenvolvimento e em transformação ao longo do tempo. O autor não trata de fazer uma ciência social estática, e percebemos em suas leituras uma dimensão móvel muito antes de termos tido contato com Sheller e Urry (2006). Seu trabalho também trata os processos sociais em devir, abertos ao desenvolvimento da História, aproximando-se de uma proposta para tratar a espacialidade a que recorre Massey (2004), como veremos mais adiante. Tratar os processos em devir, em um constante vir-a-ser, significa estar radicalmente aberto à sua possibilidade de transformação, em uma visão mais otimista do que costumam ter perspectivas mais estruturalistas.

Posto isso, frisamos que ao dar centralidade aos critérios de escolha de mobilidade visamos abranger complexos processos sociais, constantemente situados em redes com configurações singulares que carregam em si balanços diversos de poder. Cientes da possibilidade de uma leitura individualizante ou em uma perspectiva atomizada dos sujeitos, optamos por fazer essa ressalva.

Nos dois capítulos seguintes trataremos então de detalhar o que foi encontrado ao longo da pesquisa de acordo os eixos orientadores de critérios de tempo e espaço, trazendo elementos das narrativas, da Pesquisa OD e dos mapas afetivos traçados como forma de dar corpo ao explicitado. Vamos a eles.

# 4 CRITÉRIOS DE TEMPO

Ao organizarmos os critérios de escolha elencados para a mobilidade nas oito famílias iniciais de análise, aqueles situados sob a família temporal foram os mais frequentes[12]. No total, foram mencionados 161 vezes, seguidos dos critérios geográficos (126) e emocionais/afetivos (115). Optar pelo caminho mais rápido é fator comum para a grande maioria dos trajetos relatados nas pesquisas. Essa prioridade vai de acordo com o entendimento da *time-geography* (THRIFT, 1977; ELLEGARD, 2019) de que o tempo deve ser lido como um recurso limitado, e que as pessoas farão esforços para que ele seja aproveitado da melhor maneira possível. Com a exceção de trajetos orientados pelo prazer, medo ou insegurança, praticamente ninguém está disposto a "perder tempo" no trânsito.

No entanto, não identificamos o tempo apenas como sinônimo de velocidade. O tempo do dia – da manhã à noite – e o tempo do sistema de mobilidade – com suas restrições de horários ou aumento de fluxos – também são facetas dessa dimensão de análise que aparecem de forma específica nas narrativas. Variante de acordo com a situação socioeconômica, arranjo familiar e local de moradia, o tempo em suas facetas é ainda compreendido e vivido de forma singular quando fazemos um recorte de gênero. Um tempo *generificado*.

Começaremos as subseções deste capítulo introduzindo um forte aspecto da generificação a que nos referimos. A seguir, faremos algumas considerações sobre como a divisão sexual do trabalho e as desigualdades no uso do tempo se relacionaram com as escolhas e possibilidade de mobilidade na cidade. O fazemos antes de mais nada uma vez percebemos este aspecto transversal na vivência do cotidiano, atravessando as facetas temporais que identificamos de modo singular. Feito isso, partiremos para a análise dos critérios relacionados aos tempos da velocidade e do dia, inserindo ao longo da escrita como o tempo do sistema de mobilidade e as decisões institucionais a ele associadas por vezes aumentaram ou diminuíram as possibilidades de escolha, caminhos e destinos das pessoas entrevistadas.

[12] As tabelas de entradas dos códigos pode ser consultada nos Anexos 2 e 3

## 4.1 O USO DO TEMPO

Ao nos posicionarmos com Manderscheid (2014) de forma crítica à ideia liberal e autônoma sobre as decisões de mobilidade, nos apoiamos em leituras que situam o movimento na cidade em um sistema de relações. Fazendo isso, identificamos como trabalhos nessa linha (MANDERSCHEID, 2014; MADARIAGA, 2013; ROSA, 2018, entre outros) se aproximaram dos conflitos da divisão sexual do trabalho de forma por vezes mais explicitamente tomando um posicionamento feminista, por vezes menos. O convite de Madariaga (2013) por um mergulho nessas relações nos fez inserir tanto na análise estatística da Pesquisa OD quanto no roteiro de entrevistas uma perspectiva que fizesse visibilizar um trabalho historicamente invisibilizado, colocando-o sob as lentes da mobilidade e da teoria feminista. Indagamos sobre como se dividiam as mobilidades relacionadas ao cuidado da casa e da família, sobre quem as fazia, com que frequência e de que forma. Fizemos o esforço de que estes trajetos, muitas vezes esquecidos pelas pessoas entrevistadas, aparecessem na descrição de seu cotidiano. O que isto provocou foi um tremendo efeito centrípeto do tema para a pesquisa. À continuação buscaremos explicitar de forma breve do que se trata este conceito antes de partirmos para o que encontramos no campo.

### 4.1.1 Divisão sexual do trabalho: distribuição de tarefas nas práticas de mobilidade

As primeiras produções acadêmicas que se serviram do termo da divisão sexual do trabalho se situavam no campo da etnologia, e utilizavam o vocábulo para descrever uma repartição “complementar” das tarefas de trabalhos de homens e mulheres nas sociedades a que se dedicavam a estudar. (KERGOAT, 2009). A descrição das diferenciações encontradas entre as tarefas de homens e mulheres pelo trabalho da antropologia variou em termos de perspectiva crítica e, de forma similar ao que ocorreu com o conceito de gênero, a divisão sexual do trabalho como termo foi apropriada posteriormente pelos estudos feministas e adquiriu um conteúdo novo. A partir daí essa divisão não seria mais traduzida em matéria de uma complementariedade de tarefas, mas em termos de uma relação de poder conflituosa entre homens e mulheres que prescreveria o que seriam trabalhos de uns e de outros (a partir de um princípio de separação), e que os trabalhos dos homens de certa forma valeriam mais do que os de mulheres (a partir de

um princípio de hierarquização), fosse essa uma valoração simbólica ou econômica. (KERGOAT, 2009; HIRATA; KERGOAT, 2007).

Seria por meio de uma ideologia naturalista que os dois princípios da divisão sexual do trabalho – separação e hierarquia – conseguiriam legitimação ampla a ponto de se repetirem de forma exaustiva em todas as sociedades conhecidas. (KERGOAT, 2009). A partir de uma redução do gênero ao sexo biológico, práticas sociais e "papéis sociais" sexuados remeteriam a um destino natural da espécie: a maternidade, o cuidado, a ocupação do espaço doméstico e privado. Apesar das configurações da divisão sexual do trabalho darem-se de maneira diversa no tempo e no espaço, sendo o entendimento de uma tarefa feminina adaptável historicamente, tem-se por característica a destinação prioritária dos homens à esfera produtiva e das mulheres à esfera reprodutiva.

No movimento contrário ao da ideologia naturalista, o que faz a conceitualização feminista é retirar a volumosa massa de trabalho gratuito realizado pelas mulheres no ambiente doméstico do lugar da natureza feminina, associada aos deveres maternos, ao amor e à sua suposta natureza biológica, repensando o trabalho como socialmente produzido e mantido via relações sociais de opressão entre os sexos (HIRATA, 2002). O esforço da crítica feminista em reposicionar as experiências e designações de mulheres e homens no campo da cultura ressalta o caráter fundamentalmente construído do gênero, como "o produto de representações, espaços, características, práticas e expectativas que são designadas a homens, mas principalmente a mulheres, [...] como se fossem consequências derivadas de um dado biológico." (SANTOS et al., 2016).

No Brasil, estudos de uso do tempo revelam a manutenção de um padrão em que as mulheres são frequentemente as responsáveis pela realização das tarefas domésticas, com grande influência do nível de renda na quantidade de horas dedicadas a esse trabalho (IPEA, 2011). Tomando a população geral, tem-se no Brasil que as mulheres dedicam 73% mais horas do que os homens em cuidados e afazeres domésticos (IBGE, 2018), e os dados evidenciam que essa desigualdade se inicia desde tenra idade, em que a partir dos cinco anos de idade são as meninas que recebem as atribuições destes afazeres, o que se intensifica com seu crescimento. (IPEA, 2011). Se aos cinco anos de idade 14,6% dos meninos têm como responsabilidade algum trabalho doméstico em oposição à 24,3% das meninas (IPEA, 2011), na idade adulta isso se traduz a uma carga horária semanal entre os homens de 10,5 horas semanais, em oposição às 18,1 horas realizadas pelas mulheres. O aumento do nível de renda permite uma delegação das tarefas domésticas a outras

mulheres pela via do trabalho doméstico remunerado (HIRATA; KERGOAT, 2007; MOLINIERE, 2012), o que faz com que tenhamos um cenário de 93% das mulheres ocupadas com até 1 salário mínimo se dedicando aos afazeres domésticos, enquanto "apenas" 76,7% das mulheres que recebem até 8 salários mínimos o fazem. Também a raça aparece na pesquisa mais recente do IBGE como um fator relevante nesta análise, em que mulheres negras são as que levam a cabo o maior número de horas semanais investidas em tarefas domésticas, sendo essas 18,6 horas. Entre os homens a raça não foi um fator de influência no número de horas dedicadas a esse trabalho.

Uma outra variável que gostaríamos ainda de ressaltar sobre o uso do tempo é o número de filhos, uma vez que a presença de crianças em casa foi apontada por Madariaga (2013) e por Manderscheid (2014) como um fator significativo para a alteração na frequência e duração de trajetos de mobilidade de mulheres (sua diminuição), assim como para a alteração da estrutura de suas viagens, em um aumento do número de viagens multitarefa. No Brasil, temos que quanto maior a família, menor é a proporção de homens que cuidam dos afazeres domésticos. Em arranjos familiares de casais sem filhos, tem-se que 54,6% dos homens e 94% das mulheres estão engajados nessas tarefas; entretanto, em domicílios com cinco filhos ou mais são apenas 38,8% dos homens, para 95,7% das mulheres. Esse cenário pode estar correlacionado, no entanto, à desigualdades no que diz respeito ao nível de escolaridade e de fecundidade, tendo que mulheres com maior escolaridade tendem a ter menos filhos e em uma idade mais tardia (SABOIA et al., 2012), bem como a divisão de tarefas domésticas costuma ser mais igualitária entre homens e mulheres neste estrato educacional. (AMANCIO, 2004; MAUTTONE & HERNANDEZ, 2017).

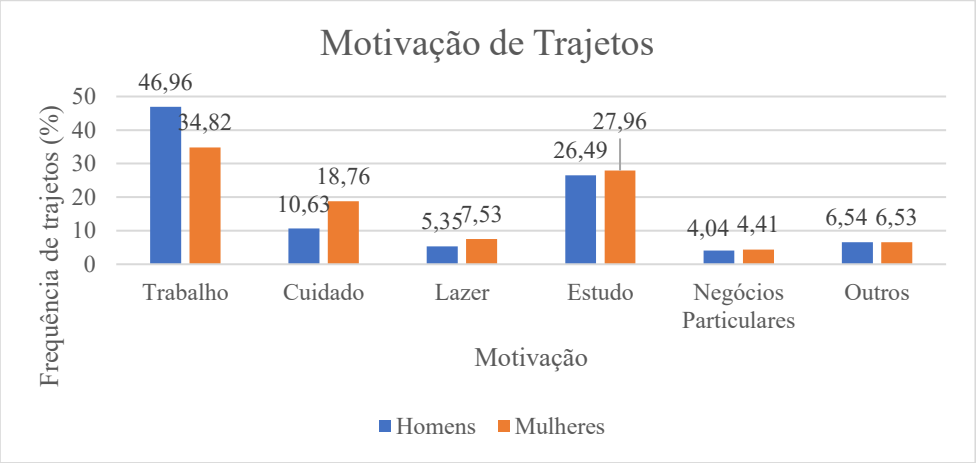
### 4.1.2. O lugar do cuidado na mobilidade: achados da pesquisa

A partir da constatação da permanência de uma divisão sexual do trabalho no contexto brasileiro, tratamos de mapear suas ressonâncias nas mobilidades intraurbanas de homens e mulheres. O primeiro exercício que fizemos foi tomando como base para análise os dados da Pesquisa OD 2012, em que nos dedicamos a observar as diferenças nas motivações e durações dos trajetos, assim como no uso do meio de transporte. Detalharemos o que foi encontrado e posteriormente faremos uma discussão acerca dos

resultados, levando em consideração os conceitos de soberania do tempo (BREEDVELD, 1998) e efeito túnel (*tunneling effect*). (JIRÓN, 2010).

Sobre a motivação dos trajetos, utilizamos a proposta de Madariaga (2013) e fizemos uma leitura das mobilidades de cuidado agrupadas, somando os trajetos realizados tendo como motivação o acompanhamento de outras pessoas, compras e trajetos relacionados à saúde. Ao comparar homens e mulheres de forma geral e homens e mulheres responsáveis pelo domicílio encontramos diferenças marcantes quanto à mobilidade do cuidado. Ainda, resolvemos expor também o que encontramos sobre essas diferenças especificamente quando comparamos homens e mulheres responsáveis por domicílios com crianças conviventes[13]. Vejamos abaixo:

GRÁFICO 1: MOTIVAÇÃO DE TRAJETOS – HOMENS E MULHERES[14]



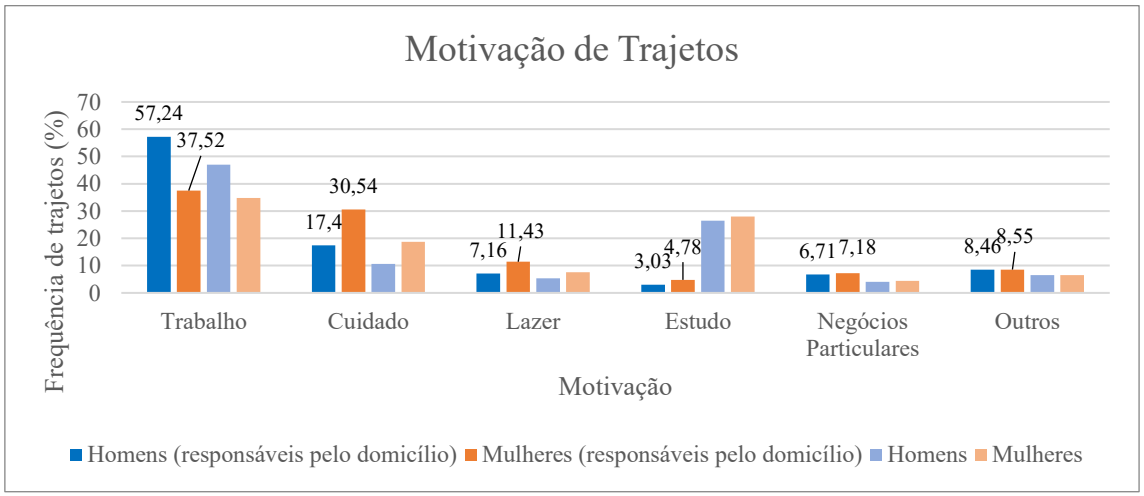

FONTE: Elaboração própria a partir de dados da Pesquisa OD 2012

Percebemos que as principais diferenças na motivação dos trajetos encontram-se nos valores referentes às porcentagens de trajetos realizados para o trabalho, o cuidado e o lazer. Enquanto os homens dessa população têm 46,96% de seus trajetos destinados ao trabalho, esse valor é de 34,82% para as mulheres. Por outro lado, 18,76% dos trajetos das mulheres estão associados ao cuidado, em comparação a apenas 10,63% dos homens. Uma pequena diferença é registrada no que diz respeito ao lazer, em que as mulheres têm 2,18% a mais de trajetos destinados a este fim quando comparadas aos homens.

[13] De todos os gráficos referentes às motivações de trajeto foram omitidas aquelas referentes ao retorno para residência e escala.
[14] Foram excluídas as motivações de "Residência" (o retorno para casa) e "Escala" nas análises acerca do motivo do trajeto.

Se observamos os padrões dos homens e mulheres que se declararam responsáveis pelo domicílio ou seus/suas cônjuges, temos um cenário semelhante, mas com diferenças mais acentuadas. Tanto a mobilidade destinada ao trabalho quanto a destinada ao cuidado aumenta para ambos os sexos, enquanto àquela destinada ao estudo apresenta um valor muito reduzido. Ainda que a mobilidade relacionada ao trabalho mantenha valores relativamente próximos aos encontrados no casos da população geral (de 46,96% para 57,24% para os homens, e de 34,82% para 37,52% no caso das mulheres), o aumento que é visto na mobilidade do cuidado no caso das mulheres responsáveis pelo domicílio (de 18,76% para 30,54%) faz com que, nessa situação, quase um terço de todas as mobilidades realizadas por elas tenham o cuidado como finalidade – um valor 13,14% maior do que o que é encontrado no caso dos homens. No gráfico abaixo, as cores mais claras visibilizam os valores do gráficos anterior, a título de comparação:

GRÁFICO 2: MOTIVAÇÃO DE TRAJETOS - HOMENS E MULHERES RESPONSÁVEIS PELO DOMICÍLIO




FONTE: Elaboração própria a partir de dados da Pesquisa OD 2012

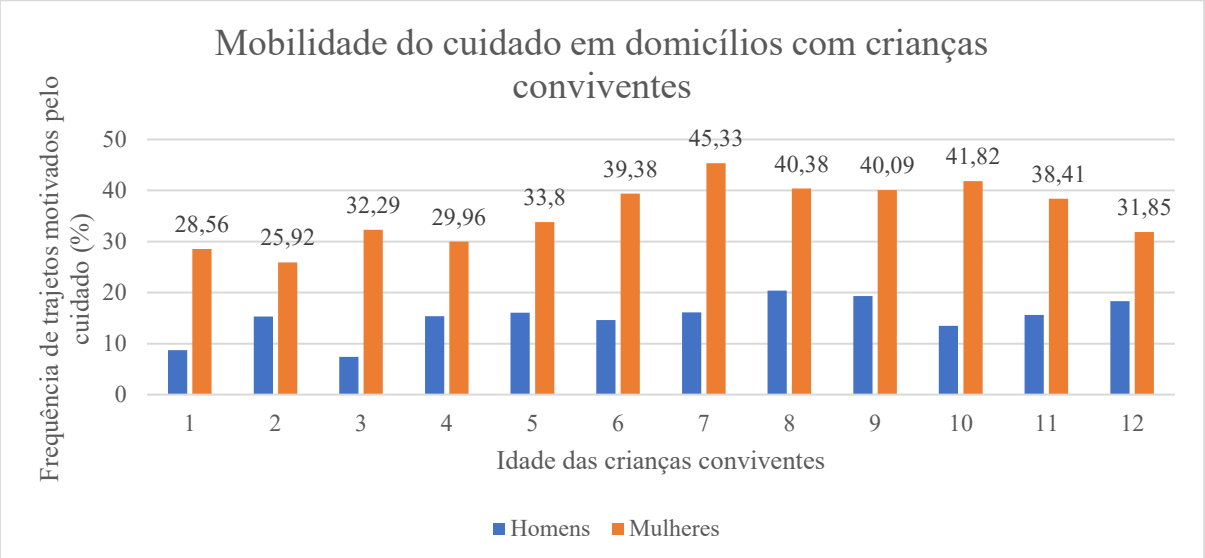
Ao considerar a presença de crianças no domicílio percebemos como sua idade influencia nas motivações dos adultos de forma específica conforme o sexo do responsável. A tabela e o gráfico abaixo nos mostram como:

TABELA 2: MOTIVAÇÃO DE TRAJETOS DE RESPONSÁVEIS POR DOMICÍLIOS COM CRIANÇAS CONVIVENTES[15]

| | | Motivação de Trajetos (em %) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Trabalho | | | Cuidado | | |
| | | Homens | Mulheres | diferença % | Men | Women | diferença % |
| Idade das crianças conviventes | 1 | 69,85 | 35 | -99,57 | 8,74 | 28,56 | 69,40 |
| | 2 | 68,83 | 34,62 | -98,82 | 15,29 | 25,92 | 41,01 |
| | 3 | 75,97 | 45,01 | -68,78 | 7,4 | 32,29 | 77,08 |
| | 4 | 65,7 | 48,87 | -34,44 | 15,34 | 29,96 | 48,80 |
| | 5 | 63,24 | 36,8 | -71,85 | 16,08 | 33,8 | 52,43 |
| | 6 | 71,63 | 28,68 | -149,76 | 14,61 | 39,38 | 62,90 |
| | 7 | 61,9 | 28,16 | -119,82 | 16,12 | 45,33 | 64,44 |
| | 8 | 59,32 | 31,23 | -89,95 | 20,39 | 40,38 | 49,50 |
| | 9 | 62,02 | 31,52 | -96,76 | 19,34 | 40,09 | 51,76 |
| | 10 | 63,07 | 33,26 | -89,63 | 13,47 | 41,82 | 67,79 |
| | 11 | 64,96 | 33,97 | -91,23 | 15,63 | 38,41 | 59,31 |
| | 12 | 63,4 | 38,91 | -62,94 | 18,3 | 31,85 | 42,54 |

FONTE: Elaboração própria a partir dos dados da Pesquisa OD 2012

GRÁFICO 3: MOTIVAÇÃO DE TRAJETOS - HOMENS E MULHERES RESPONSÁVEIS POR DOMICÍLIOS COM CRIANÇAS CONVIVENTES




FONTE: Elaboração própria a partir de dados da Pesquisa OD 2012

De forma evidente, como já havíamos visto no gráfico geral entre responsáveis pelo domicílio, a mobilidade do cuidado é distribuída de forma desigual e sempre

[15] Os valores de diferença percentual (na coluna destacada em amarelo) foram calculados a partir da diferença das mulheres em relação aos homens. Ou seja, se convivendo com crianças de 01 ano no domicílio

apresenta maiores valores no caso das mulheres responsáveis pelo domicílio (ou cônjuges do responsável). É relevante perceber, no entanto, como acontece a dinâmica de aumento-diminuição das mobilidades do cuidado de acordo com a idade das crianças. Vemos tendências invertidas de aumento-diminuição da quantidade de trajetos destinados ao cuidado na curva de homens e mulheres, sendo que nos anos iniciais do bebê a mobilidade destinada ao cuidado cresce na população masculina, mas a partir dos quatro anos de idade vemos um crescente contínuo na mobilidade do cuidado das mulheres responsáveis até os sete anos – idade de maior porcentagem destinada aos trajetos de cuidado, tanto para mulheres quanto para homens.

Quanto aos trajetos destinados ao trabalho que pudemos ver na Tabela 2, percebemos que novamente há uma diferença que se sustenta em valores sempre superiores no caso dos homens. O maior degrau de desigualdade neste sentido aparece quando em um cenário com crianças de seis anos em casa, a mobilidade do trabalho ocupa 71,63% dos trajetos masculinos e apenas 28,68% dos femininos, isto é, mulheres apresentam um valor de trajetos destinados ao trabalho 149,76% menor do que o dos homens quando convivem com crianças de seis anos em suas casas. Podemos também perceber com relação à mobilidade do lazer é a alta porcentagem que encontramos com essa finalidade no caso de mulheres com bebês de um ano no domicílio – valores que vão decaindo sistematicamente até os quatro anos e depois oscilam entre 6% e 8%. Uma reflexão a ser feita com relação a essa observação é sobre o sentido de lazer: o cuidado, e, assim, passeios feitos com bebês ou com filhos pequenos são geralmente interpretados como atividades prazerosas para mães e pais de crianças, mas também foram lidas pela bibliografia feminista como *trabalho* de cuidado e de reprodução da vida (GEORGES, 2017; HIRATA; KERGOAT, 2007), sendo experienciado pelos responsáveis de forma ambígua, às vezes imbuída de sentimentos de prazer e alegria, mas também de angústia, stress e tristeza. (MOLINIER, 2012).

homens apresentaram 69,85% de seus trajetos motivados pelo trabalho e mulheres apresentaram 35%, isto significa que o valor dos trajetos realizados pelas mulheres com esta finalidade foi 99,57% menor (-99,57) do que aquele apresentado pelos homens. Por outro lado, na mobilidade do cuidado apenas 8,74% dos trajetos feitos pelos homens tinham esta finalidade, contra 28,57% daqueles realizados pelas mulheres. Assim, tivemos que o valor da frequência de trajetos de cuidado realizado pelas mulheres neste contexto foi 69,40% mais alto do que o dos homens.

Ao analisarmos as motivações de cuidado pelo viés do grau de instrução percebemos as nuances que permanecem invisibilizadas ao fazermos um recorte apenas pelo sexo dos responsáveis pelo domicílio:

TABELA 3: MOTIVAÇÃO DE MOBILIDADE POR NÍVEL EDUCACIONAL

| Motivação de Trajetos (em %) | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Trabalho | | | Cuidado | | |
| | | Homens | Mulheres | diferença % | Men | Women | diferença % |
| Nível educacional | Até Ed. Infantil | 37,32 | 16,67 | -123,88 | 25,17 | 39,4 | 36,12 |
| | Até Ens. Fund. Incompleto | 55,68 | 30,92 | -80,08 | 18,17 | 35,89 | 49,37 |
| | Até Ens. Fund. Completo | 60,97 | 36,01 | -69,31 | 17,48 | 33,3 | 47,51 |
| | Até Ens. Médio Incompleto | 59,6 | 35,47 | -68,03 | 16,55 | 32,16 | 48,54 |
| | Até Ens. Médio Completo | 60,96 | 40,85 | -49,23 | 17,5 | 29,97 | 41,61 |
| | Até Ens. Superior Incompleto | 48,69 | 34,3 | -41,95 | 13,21 | 16,91 | 21,88 |
| | Até Ens. Superior Completo | 56,43 | 47,47 | -18,88 | 16,64 | 24,48 | 32,03 |
| | Pós Graduação | 59,44 | 47,87 | -24,17 | 13,4 | 20,48 | 34,57 |

FONTE: Elaboração Própria a partir dos dados da Pesquisa OD 2012

Percebemos dinâmicas específicas considerando esse indicador indireto de classe, estratos de baixa, média e alta escolaridade, tanto no que diz respeito aos trajetos destinados ao trabalho quanto àqueles do cuidado. Lembramos que os dados são referentes a homens e mulheres que se declaram responsáveis por domicílios, e, assim, temos que aqueles com até a educação infantil realizam menos trajetos relacionados ao trabalho do que qualquer outro estrato analisado – ambos, homens e mulheres. Por outro lado, são os que apresentam os maiores valores relacionados à mobilidade do cuidado e ao lazer – ainda que a desigualdade entre os valores apresentados por homens e mulheres permaneça.

Percebemos também que as diferenças entre homens e mulheres diminuem com o aumento da escolaridade – tanto no caso das viagens destinadas ao trabalho quanto às de

cuidado. No caso do cuidado, podemos relacionar este padrão a fatores como a externalização de tarefas de cuidado doméstico (MOLINIER, 2012) aplicados à mobilidade, em que pessoas com maior renda, associada à alta escolaridade, têm mais capacidade de terceirizar tarefas de cuidado da casa e de crianças. Entre os exemplos de terceirização podemos contar com a contratação de empregadas domésticas ou de um serviço escolar/motorista privado. Também podemos apontar a tendência de menores taxas de natalidade em famílias de alta escolaridade, que têm acesso a mais informações para um planejamento familiar e frequentemente postergam a gravidez. (SABOIA et al. 2012). Um aspecto que nos chamou atenção no sentido contrário, entretanto, foi o retorno de um aumento de trajetos de cuidado realizados pelas mulheres com as mais altas escolaridades.

Esse detalhe nos faz inserir aqui um conceito que nos acompanhará pelo restante do trabalho: o de soberania de tempo. Breedveld (1998) faz um relevante apontamento ao desdobrar a discussão proposta pela *time-geography* acerca do tempo como recurso ao tratar de soberania de tempo (*time-sovereignty*). Falar do tempo em termos de recurso implica reconhecer que as pessoas têm dele uma disponibilidade limitada para realizar suas atividades. Caso uma pessoa tenha apenas uma tarefa para realizar durante todo um dia, não dependa de sincronizar seu tempo ou espaço com o de outras pessoas (pareamento), e tenha necessidade de dormir oito horas por dia, ela teria em seu "*time-budget*" (em uma tradução livre: orçamento de tempo) 16 horas disponíveis. O interesse de Breedveld (1998) ao considerar um aspecto de soberania do tempo é então o de analisar a capacidade dos indivíduos de controle do tempo que têm disponível – não apenas considerar o acesso a um recurso, mas o domínio que se tem quanto a seu uso.

Ao se debruçar sobre a realidade de cronogramas de trabalho flexíveis, Breedveld (1998) percebe que homens e pessoas com escolaridade mais alta (em oposição a mulheres e pessoas de outros níveis educacionais) conseguem definir com maior liberdade os limites de um cronograma flexível de trabalho – as horas de trabalho destinadas a ele (número de horas e o período do dia em que serão exercidas) e o local onde ele será realizado (se em casa ou em um local institucional de trabalho). Seu trabalho indica que esses grupos teriam mais soberania em decidir como, quando e quanto trabalhar, podendo de fato *escolher* com maior liberdade como fazê-lo.

Em nosso contexto, com este volume de trajetos de dedicação ao cuidado da casa e da família sendo realizados também de forma gratuita pelas mulheres: o que lhes resta de

tempo para dedicar-se a outras atividades? Que tipo de controle podem ter sobre a carga de tarefas que lhes é atribuída? Parece-nos aqui também que nas faixas de mais alta escolaridade entre mulheres há um fator relacionado à possibilidade de escolha dos trajetos que se quer fazer, podendo "se dar ao luxo" de dedicar mais tempo a trajetos de cuidado. Jirón (2017) também o identifica esse padrão, ao relatar a preferência de mulheres de alta renda por não delegar a tarefa de levar filhos na escola ao desejarem passar mais tempo, um tempo de qualidade, junto a eles.

Nas entrevistas realizadas confirmamos o que foi ainda trazido por Hjorthol (2008), sobre a quantidade de trajetos que as mulheres realizam para outras pessoas, não estando relacionados a objetivos ou tarefas individuais. No contexto de uma moradora do bairro Castelo, com alta escolaridade, mas que não trabalha, tivemos que todos os trajetos por ela descritos no dia anterior estiveram relacionados aos traslados das filhas e do marido, de quem ela, de certa forma, é motorista. O uso do carro em seu contexto se assemelha com o revelado por Best e Lanzendorf (2005) uma vez que sua posse do carro se traduz na responsabilidade pelos trajetos relacionados à família e às atividades domésticas, como ela mesmo nos conta:

> *Esses trajetos, por exemplo, de ir ao supermercado, levar suas meninas na escola...Trajetos do cuidado com a casa e a família, você divide isso com o seu marido, como que é? Ou vocês vão juntos...?*
>
> Então, a maioria das vezes sou eu. Eu que levo, eu que pego, eu que levo no médico, eu que volto. Eu que pego ele às vezes na escola depois do trabalho, então fica mais por minha conta.
>
> *Isso foi combinado entre vocês, como que foi? Vocês tiveram alguma conversa 'ah, você faz isso, eu faço aquilo?'*
>
> É "você fica com o carro", aí eu tenho que fazer as outras coisas. Tem que fazer tudo, vamos dizer, né? (risos). "Eu tenho que trabalhar, então, você dá conta do resto".
>
> Uiara[16], 39 anos, família conjugal com filhos, moradora do bairro Castelo.

Ficam explícitos no relato acima os dois princípios trazidos por Kergoat e Hirata (2002) sobre a divisão sexual do trabalho. O primeiro, da separação: entre o trabalho formal do marido e o trabalho doméstico de Uiara com o cuidado da casa e das filhas pequenas (quatro e nove anos), bem como a separação de suas mobilidades. O segundo, da hierarquização, aparece em como o trabalho e o tempo de Uiara são lidos pelo marido – o *resto* – em relação a seu trabalho formal da Universidade.

[16] Todos os nomes das pessoas entrevistadas foram alterados para resguardar sua privacidade.

As entrevistas além disso trouxeram uma subdivisão entre os trajetos do cuidado que já tinha sido apontada por Mauttone e Hernandez (2017), a partir da possibilidade de análise que a Pesquisa Origem Destino uruguaia traz ao dividir a motivação de "compras" entre compras para si e compras para a casa. O que percebemos é que em situações em que há uma divisão mais equilibrada na frequência de trajetos de cuidado entre homens e mulheres, há "tipos" de deslocamentos realizados pelos homens, tornando visível novamente o princípio da separação. Geralmente os trajetos realizados por eles foram associados às compras, de forma especial àquelas que demandam maior desprendimento de dinheiro, repetindo a narrativa tradicional do homem no lugar do trabalhador formal e provedor da casa (HIRATA; KERGOAT, 2007). Igualmente, e podendo associar essa justificativa à ideologia naturalista (KERGOAT, 2009), os trajetos de grandes compras foram ligados à maior capacidade física dos homens de carregar sacolas. Já os trajetos associados ao cuidado dos filhos, seja de acompanhá-los à escola ou ao médico, foram de responsabilidade das mulheres com a exceção apenas de um caso – do morador do bairro Castelo com a mais alta escolaridade de nossa amostra, que leva seu filho à universidade antes de chegar ao trabalho. A visita a pessoas idosas apareceu de forma exclusiva nos relatos das mulheres:

> *Tirando a sua filha, tem alguém que depende dos seus cuidados, da sua renda, do seu tempo?*
>
> Eu ajudo a casa da minha mãe. Ela cuida da minha avó. A renda dela com o meu pai não é suficiente assim pra casa, então tem parte da minha renda que vai pra casa da minha mãe, ajudar em água, luz...
>
> *E seu tempo? você vai lá?*
>
> Eu fico. Na casa da minha avó eu tenho o sábado, é minha responsabilidade na parte da manhã. E durante a semana à noite eu fico com ela pra minha mãe ir pra as atividades dela.
>
> Isabella, 31 anos, moradora da região do Barreiro de Cima. Família conjugal com filhos.

Fizemos na entrevista um exercício ainda de retornar à infância dos participantes, indagando sobre os trajetos de cuidado de sua família – quem os realizava, de que forma, que impressões restavam dessa divisão no adulto agora sendo entrevistado? Na tarefa de mapear comportamentos aprendidos, percebemos que padrões de divisão apareceram de forma frequentemente repetida quando o arranjo familiar da infância e da vida adulta eram os mesmos. Os padrões descritos acima foram recorrentes em famílias conjugais com filhos, com desigualdades acentuadas quanto à responsabilização da mãe pela mobilidade e tarefas de cuidado de forma geral. Mesmo que nos relatos atuais os homens

pareçam participar mais dessa esfera da vida cotidiana do que quando comparados às memórias de infância, a distância entre homens e mulheres permanece tanto na quantidade de trajetos associados à estas tarefas quanto à sua qualidade – se relacionado a compras, à saúde dos filhos ou a trajetos escolares. Ao me contar sobre como negocia com seu marido os trajetos para levar as filhas ao médico, o relato de Élida, moradora da Serra, nos mostra tanto a repetição de alguns padrões quanto a rigidez dessa divisão em sua infância.

> Geralmente sou eu. Quando não dá pra mim [sic] fazer, aí ele faz, mas geralmente sou eu. [...] Só quando ele está em casa, não vai trabalhar, que ele leva [as filhas no médico]. Geralmente sou eu. [...]
>
> *E aí, as coisas pra casa, você me falou que geralmente ele vai, né? Pra carregar o peso (risos). É mais pra carregar o peso mesmo?*
>
> Pra pagar a conta também, né?! (risos)
>
> [...]
>
> *E na sua infância assim, você lembra quem que fazia as compras da casa?*
>
> Meu pai. Até hoje. Meu pai sempre fez todas as compras da casa. Não porque minha mãe não queria, mas porque ele mesmo sempre fez. De um [*faz um gesto com a mão indicando uma coisa pequena*], a tudo. Ele sempre comprou.
>
> *E pra levar vocês ao médico, como que era?*
>
> Aí já era minha mãaae (risos). Já era minha mãe. Ele não levava não, sempre foi minha mãe. [...] Eu lembro até hoje que quando eu caí e quebrei o braço minha mãe trabalhava na parte da noite, até onze horas da noite. Ele ao invés de me levar diretamente pro pronto socorro, ele me pegou, me levou no serviço da minha mãe pra minha mãe ir com ele no pronto socorro. Típico do meu pai fazer isso (risos).
>
> Élida, 42 anos, família conjugal com filhos, moradora da Serra.

Ao se tratar de arranjos monoparentais, a figura paterna praticamente desparece dos relatos, de forma especial daqueles trazidos da infância. O que percebemos nesses casos foi um auxílio financeiro do pai para a mobilidade dos filhos e a importância das redes sociais de apoio para garantia da realização das tarefas cotidianas pelas mães. Há nestes casos uma variação específica conforme a classe social da pessoa entrevistada, que foi encontrada tanto em famílias conjugais quanto monoparentais: a da possibilidade de terceirização de mobilidades e tarefas, ou a necessidade de contar com redes de apoio. Em relatos recolhidos no Serra e no Barreiro, percebemos que a mobilização de redes sociais de avós, irmãos, outros familiares e pessoas de confiança garantiram muitas vezes as mobilidades das crianças em segurança, enquanto que relatos colhidos no Anchieta visibilizaram a figura do motorista como protagonista dos deslocamentos de cuidado, remetendo ao padrão de terceirização que explicitava Molinier (2012). Abaixo podemos

comparar as estratégias para lidar com estas mobilidades descritas por moradoras da Serra e do Anchieta:

> [A minha mãe] me levou no primeiro dia de aula. No segundo dia de aula ela pegou e falou assim: cê aprendeu? Eu falei sim. 'Então cê faz sozinha'. (...) Eu tinha seis anos. Com seis anos eu fui e aí eu tive cinco irmãos abaixo de mim.
>
> *Você é a mais velha?*
>
> Eu sou a mais velha. Então, os meus cinco irmãos eu que levei todos. Eu que levava pra escola, eu que voltada, eu ficava com menino o dia inteiro dependurado na cacunda.
>
> Carmem, 29 anos, moradora da Serra. Família monoparental.
>
> *Na sua infância, ou na casa dos seus pais, você consegue lembrar de quem fazia os trajetos assim de cuidado, pra levar você pra escola, fazer supermercado...?*
>
> Era o motorista. (...) Às vezes meu pai, mas principalmente o motorista.
>
> *Mas pra fazer compras no supermercado, por exemplo, também era uma pessoa de fora? Um trabalhador?*
>
> Eu acho que geralmente era meu pai com o motorista. Minha mãe não fazia nada doméstico.
>
> Natália, 27 anos, moradora da região do Anchieta. Família unipessoal.

De forma singular percebemos ainda que no único arranjo familiar LGBT ao que tivemos acesso nas entrevistas, houve uma divisão igualitária nas tarefas e mobilidades relacionadas ao cuidado. Trazemos abaixo a fala de Aurora, moradora do bairro Castelo, que explicita com tranquilidade a divisão que faz com sua esposa.

> *Esses trajetos que você me falou: de passar no supermercado, de cuidar da sua casa, da sua família: você divide isso com sua companheira, como que é?*
>
> Sim.
>
> *Vocês dividem tudo?*
>
> É quem tá passando, quem tá livre que faz. Não é função de uma, função da outra não.
>
> *Você lembra na sua casa, quando você era criança, como que era feita essa divisão?*
>
> Meu pai: supermercado.
>
> *E pra cuidar da sua saúde, assim, da saúde dos filhos?*
>
> É. Mãe.
>
> Aurora, 41 anos, família conjugal sem filhos, moradora do bairro Castelo.

Ainda que os trajetos sejam divididos de formas desiguais entre homens e mulheres e apareçam de formas diversas nas entrevistas, um elemento comum em todos os relatos foi o sistemático “esquecimento” deles. Em todos os casos as mobilidades de

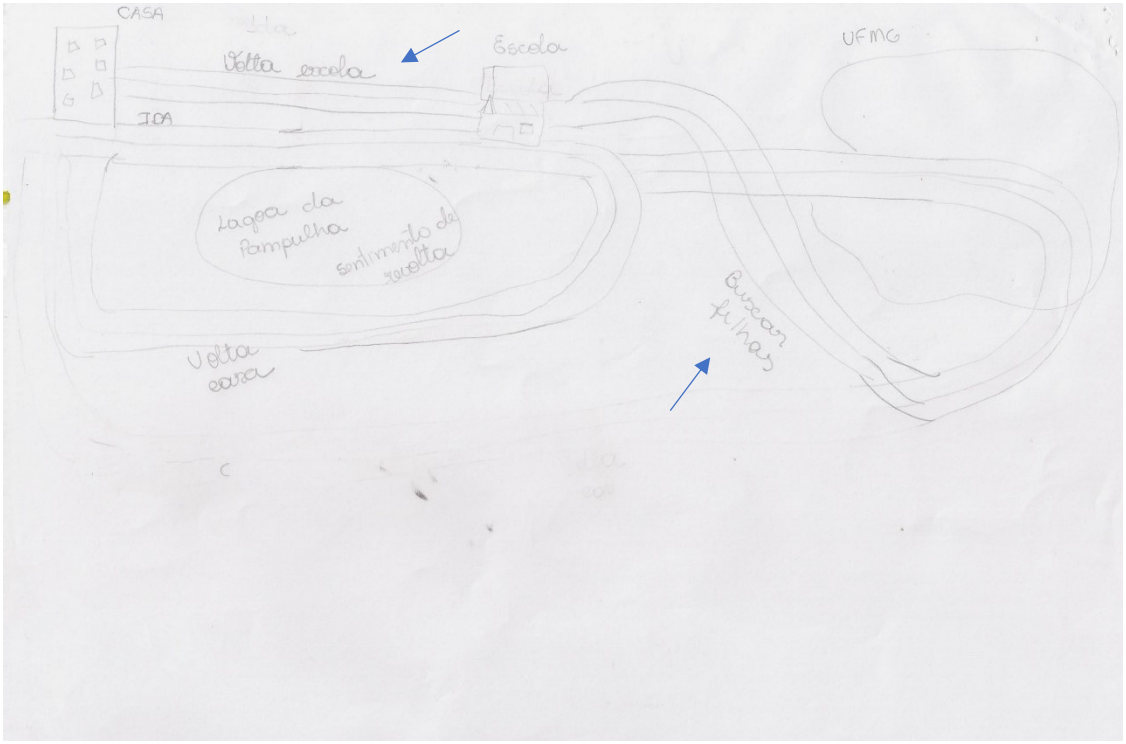
cuidado só apareceram quando perguntávamos por elas, evidenciando que os deslocamentos percebidos como principais e de maior importância para serem relatados frente uma situação de pesquisa eram aqueles relacionados ao trabalho. Em conformidade com o segundo princípio da divisão sexual do trabalho, o de hierarquização, mobilidades de cuidado foram suprimidas tanto das narrativas quanto dos mapas afetivos, que eram traçados ao final da entrevista. Trazemos dois exemplos de mapas para ilustrar o que queremos dizer, um deles, do tipo mais frequente, em que os trajetos do trabalho formal são os únicos visibilizados, e outro, menos frequente, em que aparecem os trajetos de cuidado.

FIGURA 3: MAPA AFETIVO - ÉLIDA




Élida, 42 anos, moradora da Serra. Família conjugal com filhos.
FONTE: Trabalho de campo

FIGURA 4: MAPA AFETIVO - UIARA




Uiara, 39 anos, moradora da região do Castelo. Família conjugal com filhos.

FONTE: Trabalho de campo

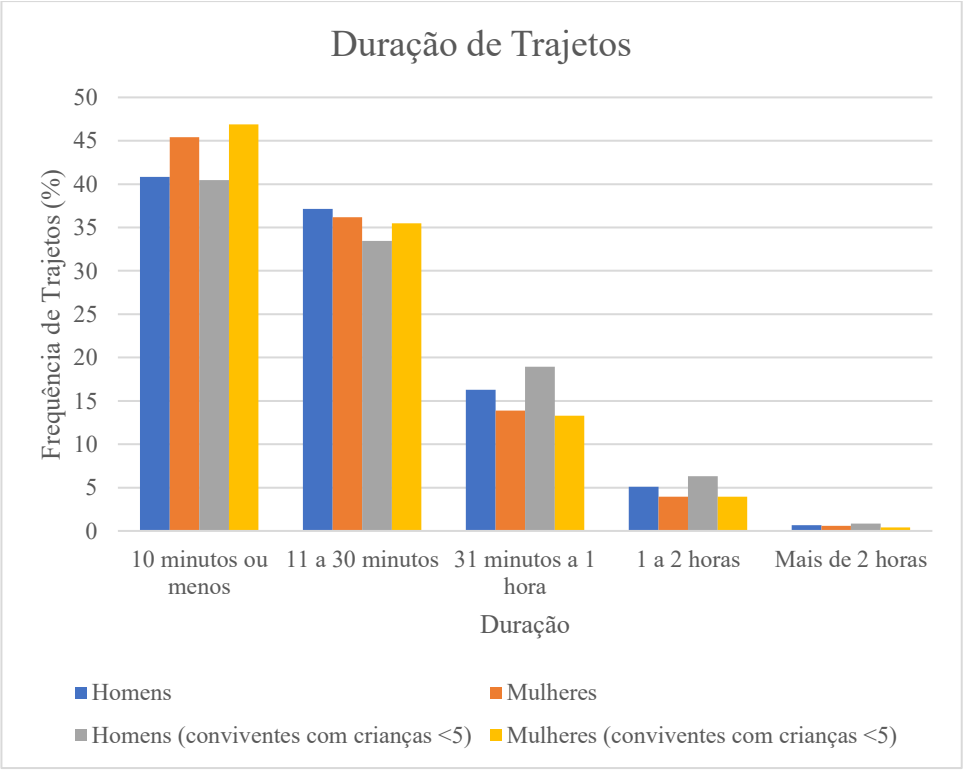
Em um movimento similar ao feito pelas feministas ao visibilizar o trabalho doméstico, tratamos aqui de evidenciar as mobilidades invisíveis relacionadas a esse trabalho. Entendemos que essas são mobilidades que consomem tempo, e uma ideologia naturalista que situa as mulheres como essencialmente cuidadoras e responsáveis pela esfera doméstica deve ser apontada aqui também como um fator de extrema incidência na soberania de tempo feminina, principalmente em contextos em que é impossível delegar essas tarefas a terceiros mediante pagamento.

Madariaga (2013) nos convida a analisar as mobilidades do cuidado de forma agrupada justamente para que possamos ter uma visão mais precisa de sua dimensão entre as mobilidades cotidianas. Também essa forma de visualizar os dados nos permite escapar ou torcer o princípio da hierarquia, sublinhando a presença e a importância desses trajetos. Uma vez a compreensão visual é tão rápida e poderosa, ela coloca “a escolha de qual informação colocar no primeiro plano não é uma questão neutra”. (MADARIAGA, 2013, p.59).

Quanto ao uso do tempo, percebemos ainda uma discreta diferença entre a frequência de trajetos de curta duração a partir dos dados da Pesquisa OD. Encontramos

que as mulheres são maioria nos trajetos mais curtos, com duração de até 10 minutos, deslocamentos que podem ser relacionados à trajetos de cuidado realizados em viagens de estrutura multitarefa ou a serviços próximos à residência – como padarias, escolas, mercados, etc. Comparamos também a frequência desses trajetos entre homens e mulheres responsáveis pelo domicílio (ou cônjuges do responsável) que conviviam com crianças de até cinco anos em casa. O que podemos ver abaixo é que na discreta variação dos trajetos curtos as mulheres são maioria tendo ou não crianças no domicílio. Há também uma fina alteração no que diz respeito aos trajetos mais longos, em que os homens foram maioria a partir de deslocamentos superiores a 30 minutos, com a diferença se afunilando até uma equivalência entre homens e mulheres em trajetos superiores a duas horas de duração.

GRÁFICO 4: DURAÇÃO DE TRAJETOS DE MOBILIDADE




FONTE: Elaboração própria a partir de dados da Pesquisa OD 2012

A presença de crianças em casa ainda apareceu na Pesquisa OD atrelada à uma preocupante imobilidade de seus responsáveis, de forma geral. Ao fazer uma análise das pessoas que haviam sido entrevistadas por pesquisadores, mas não tinham realizado nenhum trajeto no dia anterior (dia considerado pela metodologia da Pesquisa OD como referência para coleta dos resultados), encontramos um valor quase dez vezes maior para

pessoas conviventes com crianças menores de cinco anos do que na população total entrevistada. Utilizando essa idade como referência a partir dos estudos de Madariaga (2013) encontramos que 26,23% da amostra da imobilidade estava composta por pessoas adultas que conviviam em seu domicílio com crianças de cinco anos ou menos – o valor encontrado na população total corresponde a apenas 2,68%.

TABELA 4: PORCENTAGEM DE RESPONSÁVEIS POR CRIANÇAS NA AMOSTRA DA IMOBILIDADE

| Idade das crianças conviventes (em anos) | Responsáveis na amostra (%) | Cumulativo (%) |
|---|---|---|
| 1 | 6,51 | 6,51 |
| 2 | 6,44 | 12,95 |
| 3 | 5,48 | 18,43 |
| 4 | 4,46 | 22,89 |
| 5 | 3,34 | 26,23 |
| 6 | 2,13 | 28,36 |
| 7 | 1,29 | 29,65 |
| 8 | 1,06 | 30,71 |
| 9 | 0,72 | 31,43 |
| 10 | 0,51 | 31,94 |
| 11 | 0,58 | 32,52 |
| 12 | 0,51 | 33,03 |

FONTE: Elaboração própria a partir de dados da Pesquisa OD 2012

Ao falar de crianças (mas não só delas) gostaríamos de adicionar por fim um último aspecto relacionado ao tempo e ao trabalho de cuidado nessa seção: os constrangimentos de *coupling*, ou pareamento. Remetendo-nos aos constrangimentos de mobilidade elencados por Thrift (1977), os de pareamento são aqueles relacionados à necessidade de sincronização do movimento com os de outras pessoas. Situamos na família de critérios relacionais todas as vezes que a escolha de um caminho passava pela necessidade de encontrar ou "desencontrar" alguém – como em situações em que é preciso sincronizar o horário de trabalho com o período escolar dos filhos, ou deixá-los na casa de um familiar aos fins de semana para viabilizar determinados trajetos de lazer. Por essa via, aqui percebemos algumas restrições com relação à disponibilidade e ao controle do tempo para realizar atividades e percursos, principalmente no que diz respeito à presença de filhos pequenos – e, de forma especial, em famílias monoparentais que não tenham com quem deixá-los fora do período escolar. Os fatores interrelacionais

identificados na análise dos critérios – que também foram associados com a segurança e a necessidade relatada por mulheres de acompanhamento em determinados espaços e horários do dia – de forma similar aos econômicos, tampouco tiveram uma frequência muito expressiva de forma geral nas entrevistas; no entanto, estiveram muito associados aos arranjos familiares monoparentais, pela presença dos filhos, e unipessoais, pela questão do medo e da segurança.

Com relação à necessidade de pareamento e à presença de crianças em casa, trazemos o relato de Carmem, que consegue trabalhar apenas nos horários em que seu filho está na escola, e mantém durante todo seu dia uma alta e intensa racionalização do uso do tempo que tem disponível:

> Eu sou manicure. Então assim, eu trabalho sábado no Sion e atendo algumas clientes em domicílio. Os meus horários são muito curtos porque eu trabalho de acordo com os horários do meu filho. Meu filho eu deixo ele [sic] sete horas na escola e tenho que pegar ele quatro e meia. Então eu só posso trabalhar durante esse tempo.
>
> [...]
>
> A minha vida é toda cronometrada. [...] O meu horário é contado. Eu abro olho, na hora que eu acordo e abro o olho na minha casa eu falo "começou".
>
> Carmem, 29 anos, família monoparental, moradora da Serra.

Um outro exemplo é Carolina, moradora do Barreiro, que nos conta sobre sua impossibilidade de acessar o mercado formal de trabalho por ter de ficar com sua irmã, que vive em seu domicílio e exige cuidados médicos e atenção por parte dela. Seu horário de trabalho, assim como o de Carmem, também é contornado pelo horário da filha pequena na escola, como nos conta abaixo:

> Na verdade, eu sempre trabalhei. Sempre trabalhei fora. Mas aí a minha mãe faleceu a pouco tempo então eu tô tendo que parar de trabalhar pra cuidar da minha irmã e da minha filha. Então normalmente essa renda vem porque eu pego uns bicos, faço uma prancha, uma progressiva, uma escova. E eu também sou fotógrafa, eu tiro fotos. Amo! Então eu pego um dinheirinho, pego uns biquinhos, e minha família também me ajuda.
>
> (...)
>
> [*Após a descrição de um dia de mobilidade*]
>
> *Isso era um dia de semana?*
>
> Era um dia de semana.
>
> *A sua filha, ela estuda aqui na UMEI, não?*
>
> Ah! Estuda na UMEI! Provavelmente é assim, eu deixo ela [sic] na escola... Ah é né, esqueci de falar isso (risos). É verdade, tava muito fácil (risos). Levei ela na escola primeiro, antes de sair pra fazer a progressiva. (...)
>
> *E depois você busca ela lá ou ela volta sozinha?*

> Eu busco ela.
>
> *Então esse dia você deixou ela [sic] lá, foi fazer sua progressiva.*
>
> Fiz a progressiva chi-chi-chi, correndo, depressa....
>
> *Porque você tinha que voltar pra pegar ela.*
>
> Isso. Tinha que voltar. Aí voltei, peguei.
>
> Carolina, 41 anos, moradora da região do Barreiro de Cima. Família monoparental.

Por outro lado, trazemos a experiência de Lorena, que mora sozinha no bairro Manacás (região do Castelo) e é solteira. Ela explicita a ampla possibilidade de realizar trajetos em horários diferentes ou de longas distâncias, e o associa à solteirice. Também o associamos à posse do carro. Vejamos:

> Quando eu vou andar com os cachorros, que eu ando muito com eles, a gente vai perto. A gente vai na pracinha do Castelo, tem um parque aqui também, a gente vai nele.
>
> Vai você e sua irmã? A gente é você a sua irmã.
>
> É. E às vezes não, às vezes a gente vai láa, lá pro Mangabeiras, na praça do Papa!
>
> Olha! Cês colocam os cachorros dentro do carro e vão pra praça do Papa.
>
> Ahan. A gente não tem... a gente, como a gente é solteira, a gente não fica olhando muito 'Ai, onde que a gente vai?'. Às vezes a gente tira o dia e "Vamos pra Lagoa Santa?". Aí a gente vai. Domingo tem uma feira lá, gostosa, na orla da lagoa. A gente pode ir com os cachorros, vai pra lá e fica o domingo, curtindo a manhã do domingo lá. [...] A gente não fica muito pensando "hm, vai ser longe?". A gente nunca fica.
>
> Lorena, 36 anos, família unipessoal, moradora da região do Castelo.

Trouxemos a dimensão da divisão sexual do trabalho por ter testemunhado o quanto ela influencia nas escolhas dos trajetos diários e na possibilidade de escolha deles. Também, pelo impacto que demonstraram ter na margem de soberania do tempo, diferente e desigual entre homens e mulheres de contextos socioeconômicos e territoriais diferentes. Percebemos ainda o quanto essa norma de divisão e responsabilização por tarefas determinadas contornam os trajetos também dos homens, muito mais orientados ao trabalho formal.

Nos ocorreu que enquanto Jirón (2010) fala em termos de um efeito túnel no espaço e na mobilidade pela cidade, em que possibilidades rígidas de mover-se reduzem as infinitas redes de caminhos em um número limitado de túneis possíveis para ida e volta, assim também poderia ocorrer com o afunilamento do tempo. De forma específica para as mulheres, com a quantidade de tarefas relacionadas ao trabalho doméstico que recai sob sua responsabilidade, sua disponibilidade de tempo – seu *time-budget* – não diz

respeito apenas à quantidade de horas que lhe restam após um trabalho formal, mas também às horas que serão alocadas para realização de uma segunda jornada, de trabalho gratuito, e para as mobilidades a elas associadas, que envolvem tempo e experiências na cidade.

A forma de manejo e organização do tempo como um recurso, dessa forma, passou por lugares muito diferentes na vida dos homens e mulheres que entrevistamos, e de forma especial de acordo com a presença de crianças em casa e a possibilidade (ou não) de terceirizar tarefas domésticas ou acionar redes de confiança. Percebemos também que em todos os bairros existe este padrão de divisão orientado pelo gênero, e de forma mais aguda quando há a presença de dependentes. De forma similar ao encontrado por Schwanen (2007) a divisão das mobilidades do cuidado variam pouco espacialmente, mas de forma explícita entre homens e mulheres. Aqui, começamos a marcar o que queremos expor como uma generificação do tempo, de sua vivência e da possibilidade de soberania deste recurso associada à normas, práticas e expectativas de gênero socialmente construídas sobre quando e como usufruí-lo. Esta noção nos acompanhará ao longo das próximas seções. Vejamos como.

## 4.2 O TEMPO DA VELOCIDADE

Se chegar rápido é um desejo constante, de quais estratégias se valem as pessoas para otimizarem o tempo de qual dispõem? Veremos que um dos critérios que aparecem com frequência na decisão para acelerar o processo do trânsito é a escolha do meio de transporte. A partir da possibilidade de acessar ou não um automóvel para se locomover, o tempo, a qualidade da viagem e a gama de destinos possíveis se mostrou bastante expandida – e isto o confirmaremos ao fazermos aqui as análises de tempo, mas também as análises quanto aos critérios de espaço. Ao longo dessa subseção com frequência faremos comparações entre aqueles e aquelas que consegue acesso a um carro ou a uma moto, e os que têm que se arranjar com os meios coletivos disponíveis ou a caminhada[17].

Ir de carro apareceu na grande maioria das narrativas como o modo ideal para locomover-se. Entretanto, dado que a distribuição da posse de um carro é desigual no contexto social brasileiro, sendo associada à renda e à situação de classe (SCALON;

[17] A mobilidade em bicicleta apareceu em nossas entrevistas como associadas ao lazer ou como um desejo difícil de ser alcançado. Mais adiante mostraremos como.

SALATA, 2012), poder escolher entre se locomover em automóvel ou em transporte público configura-se para nós um privilégio. Para aqueles que tinham a opção de se locomover em automóvel, raramente a opção de ir em transporte coletivo aparece em seus discursos, sendo o carro compreendido como a melhor via possível na grande maioria das situações. Também para os que não possuem o privilégio de se locomover em automóvel particular, seja carro ou motocicleta, esse parece ser o desejo de um futuro próximo, longínquo ou ideal. Não raro os problemas enfrentados pelas pessoas entrevistadas em sua mobilidade via transporte coletivo foram contrastados com as facilidades trazidas pelo carro.

A primazia do automóvel frente aos meios públicos e coletivos de transporte em Belo Horizonte faz transparecer tanto as escolhas passadas[18] do poder público e das agências de transporte quanto uma escolha cultural pelo automóvel por parte de seus habitantes. Belo Horizonte é a segunda capital brasileira com mais alta taxa de motorização por habitante, atrás apenas de Curitiba. A taxa de motorização indica a relação entre a frota de carros com a população, e com o índice variante de 0 a 1, o da capital mineira corresponde a 0,724[19]. Entre as 17 capitais brasileiras com maior densidade demográfica, Belo Horizonte ocupa o primeiro lugar nesse quesito, apresentando um aumento da frota nos últimos anos que supera em seis vezes o aumento da população[20]. No entanto, a infraestrutura para a mobilidade opera no sentido de abarcar o crescente número de carros, sem sistemas de rodízio de placas ou outras medidas restritivas, em uma organização que confere apenas 5,4% das vias da cidade de forma exclusiva ao transporte coletivo (BHTRANS, 2016) e conta com 28,1 km de linha metroviária concentrada em uma única linha de metrô[21]. Com as diferenças no uso de automóveis entre os sexos, podemos ter um vislumbre do impacto que estas decisões têm na mobilidade de homens e mulheres. Dados disponibilizados pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (BORTOLON, 2018) evidenciaram ainda que apenas 14% da população da cidade de

[18] O mais recente Plano de Mobilidade de Belo Horizonte (BHTRANS, 2010) tem como um de seus objetivos gerais uma inversão da proposta anterior, na intenção de privilegiar os meios coletivos para uma mobilidade mais sustentável e ágil na capital. Idealmente, estaríamos vivendo um período de "transição" para este paradigma.

[19] Dados disponibilizados através da plataforma Mobilidados <https://mobilidados.org.br>. A fonte dos dados da taxa de motorização é da Confederação Nacional de Transportes (CNT).

[20] Dados da CNT divulgados pelo Jornal Estado de Minas. A matéria pode ser encontrada em https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/10/22/interna_gerais,910469/bh-e-a-cidade-com-maior-relacao-veiculo-habitante-entre-17-capitais.shtml. Acessado em DATA

[21] Dados recolhidos da página web da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) em 18/02/2019 <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/empresa-bh/historia-bh>. Acessado em DATA

Belo Horizonte moram nas áreas de cobertura (até um quilômetro) da rede de transporte de média e alta capacidade – a saber, metrô e BRT. Fazendo um recorte, tem-se que apenas 11% de mulheres negras têm moradia nessa área de captação.

Há fatores organizacionais do sistema de mobilidade que, no entanto, fazem os motoristas repensarem suas escolhas. Foi a partir da leitura sobre o conceito de acesso formulada por Cass et al. (2005) que tomamos o termo "organizacional" para uma das famílias que definimos na análise inicial dos critérios. Por esse vocábulo Cass et al. (2005) delineiam a esfera de organização das redes de transporte, rede viárias, de informações ou de serviços na cidade, no meio físico, virtual e discursivo. Sob essa categoria então, conseguimos identificar uma série de entraves ou aberturas para as mobilidades que estiveram relacionadas com as decisões institucionais e os tempos instituídos por elas para o movimento na cidade.

Um desses fatores é a disponibilidade e a facilidade em encontrar estacionamento, assim como o seu preço. Nas situações em que o tempo de encontrar uma vaga ou o preço a pagar por ela aparece como um complicador, a amplitude do leque de oportunidades financeiras da pessoa revela que a segunda opção pode ser um carro de aplicativo tipo Uber, ou uma opção mais barata como o transporte público e a caminhada. O tempo que se gasta procurando estacionamento costuma ser um incômodo na narrativa relativamente tranquila (e consideravelmente mais curta, quando comparada às dos usuários de transporte coletivo) de quem se locomove em carro. Os relatos abaixo exemplificam como:

> *Tem algum lugar que geralmente você prefere ir de ônibus?*
>
> Ah, quando eu vou ao médico [*área hospitalar*]. De Uber ou de ônibus, eu prefiro. Quando eu vou na Savassi, eu prefiro ir de Uber ou ônibus. Alguns lugares mais centrais.
>
> *Por quê?*
>
> É difícil...Arrumar lugar pra parar, o trânsito é mais carregado... Acho que não compensa, muitas vezes. É, então, se não tiver um estacionamento próximo...É, e às vezes estacionamento até tem estacionamento, mas o preço é exorbitante. No centro tem alguns lugares que o preço é muito caro: dezoito, vinte reais a hora, é fora do normal. Aí é melhor você ir de ônibus, de Uber né?
>
> João, 52, morador do Castelo. Família conjugal com filhos[22]

[22] Veremos ao longo do trabalho que apesar da pequena amostra constituída pelos homens, suas falas se mostraram reveladoras de processos sociais diversos que nos permitiram demarcar desigualdades de gênero, bem como assimilar diferenciações entre homens de condições socioeconômicas bastante diversas.

> *Os seus trajetos assim, na cidade, você usa mais é o carro?*
>
> É muito relativo assim, eu falo por causa da questão do conforto do carro, mas tem alguns lugares que é meio que impossível eu ir de carro. No centro de BH mesmo eu vou de ônibus. Até no Barreiro mesmo, no centro assim, dependendo do lugar que eu vou eu prefiro ir de ônibus do que de carro.
>
> *Por quê?*
>
> Por questão de estacionamento, que é difícil. Até pra rodar lá fica bem complicado.
>
> *Fica muito cheio de carro?*
>
> Muito cheio. É bem complicado. Então às vezes eu prefiro mesmo ir de ônibus, às vezes chega até mais rápido do que ir de carro. O tempo que eu fico rodando pra ir de carro eu posso ir de ônibus, resolvo e volto.
>
> Catarina, 28 anos, moradora da região do Barreiro de Cima. Família conjugal sem filhos.

A forma de pensar os trajetos de mobilidade como um bloco uniforme ou um parêntesis entre uma origem ou um destino dificulta a que empresas de trânsito consigam identificar formas complexas de mover-se que estão implicadas com racionalidades refinadas sobre a mobilidade e os recursos disponíveis de cada sujeito. O que a BHTRANS entende como "o dado básico de uma Pesquisa OD", definido como "viagem", é estabelecido no Manual da Pesquisa (BHTRANS, 2016b, p.15) como "o deslocamento entre dois pontos específicos, com propósito definido, utilizando-se um ou mais meios de transporte". A estratégia explicitada abaixo por uma moradora do bairro Castelo diz dessa complexidade e nos mostra como a combinação de meios de transporte condensada pelo conceito de viagem pode encobrir detalhes que nos fornecem informações relevantes sobre o que está em jogo quando se racionaliza sobre o melhor trajeto possível para chegar a um destino.

> *Quando você tem que ir no centro, você prefere ir de carro mesmo ou pega um ônibus?*
>
> Ah, raríssimas vezes eu vou de ônibus. (...) Geralmente eu vou de carro ou de moto. Se eu for de carro, dependendo, eu já fiz isso algumas vezes... Se eu for demorar muito, eu deixo o carro no [bairro] Floresta e atravesso a pé aquela passarela pra chegar no centro.
>
> Aurora, 41 anos, moradora do bairro Castelo. Família conjugal sem filhos.

Uma vez que companhias de trânsito ao redor do mundo têm se preocupado em promover usos mais sustentáveis do sistema de transporte, dando prioridade aos meios coletivos (UNITED NATIONS, 2016; EMBARQ, 2015; BHTRANS, 2010), nos pareceu interessante frisar que o controle da quantidade de estacionamentos disponíveis nas ruas (e também o seu preço) foi identificado como um fator que fizesse motoristas deixarem o carro em casa. EsSa decisão, porém, vai combinada com reflexões acerca da qualidade

do transporte público oferecido, do tempo total gasto no trajeto e mesmo da agradabilidade em fazer uma caminhada, como apontado nas falas abaixo:

> *E você nunca vai de carro pro centro?*
>
> De noite eu vou, de dia não. De dia nunca.
>
> *De dia nunca?*
>
> Nunca, nunca, nunca. A não ser por exemplo que eu vou encontrar com alguém lá e pegar, e voltar. Agora, se for ir lá, procurar lugar... Porque estacionamento lá é muito caro, ou então cê não acha lugar. [...] Então se for só passar de dia, vamos supor, eu vou parar e você vai entrar, beleza. Agora se for de dia porque eu tenho que fazer alguma coisa lá, aí eu tenho que procurar estacionamento...Não.
>
> *Aí você vai ou a pé ou de ônibus.*
>
> É. A pé ou ônibus.
>
> (...)
>
> Ou, eu tenho muito esse negócio de clima também. Se tiver o sol baixo e tudo eu desço a pé.
>
> É... Se tiver um solzão, né? (risos)
>
> É. (risos) E até que pra voltar também até que não é muita subida não, do centro aqui não é muita subida não. Mas agora na volta, aquele sol, se tiver aquele sol de meio-dia meio-dia e meio...Tem que estar um tempo mais frio, um tempo assim meio fechado, aí eu subo tranquilo."
>
> Lucas, 35, morador da Serra. Família mosaico

> Eu gostaria muito de andar com transporte público. Mas o problema é que toda vez que cê vai lá pro meu bairro... Tem um ônibus amarelinho, um suplementar que passa aqui que vai pro meu bairro: é muito cheio! E toda vez que eu peguei achei muito estranho. Geralmente muito cheio, o motorista corre muito. Então assim, dá muita volta. Os ônibus pro meu bairro eles passam em 200 bairros antes de chegar lá. Eu gostaria de ter um ônibus que fosse direto, que passasse mais regular. Aí eu gostaria de ter. Mas como não tem... Às vezes fica mais barato também vir de carro, porque é muito próximo, né?"
>
> João, 52, morador do bairro Castelo. Família conjugal com filhos

A possibilidade que João possui de escolher não se utilizar do transporte público uma vez que este demora demais em seu itinerário e frequência nos faz remeter novamente à ideia de soberania de tempo de Breedveld (1998): quem consegue ter o domínio do próprio tempo de espera? Esperar pela chegada do ônibus, esperar pelo percurso definido pelas empresas de transporte, esperar pela baldeação, esperar. Auyero (2013 apud DAMIN, 2014) ao estudar o tempo de espera para atendimento médico em hospitais públicos argentinos situa o fazer esperar como mecanismo de dominação, o que transforma cidadãos em "pacientes do estado". Sem a intenção de analisar o funcionamento deste mecanismo nesta pesquisa, como faz o autor argentino, é preciso

ressaltar que para uma considerável parcela da população não há uma via para contornar a espera da mobilidade.

É preciso também fazer o esforço de localizar o corpo e a experiência de quem se move dentro do âmbito organizacional do transporte – um aspecto curiosamente apagado de estudos marcados por uma perspectiva funcional da mobilidade (HASZ & RIBEIRO, 2017). No movimento contrário, nos parece fundamental frisar que o tempo gasto entre destinos é tempo *vivido*. Jirón (2000) situa a mobilidade como um fator incidente na qualidade de vida dos habitantes de cidades apenas porque consegue inserir em seus estudos essa dimensão, ao não tratar o trânsito como um parêntesis de tempo entre dois pontos do espaço. O tempo da mobilidade tem valor qualitativo. Será impossível imaginar formas de propor mobilidades sustentáveis a usuários de automóvel particular se não conseguirmos incorporar ao planejamento do transporte coletivo essa dimensão.

Zulmira Bomfim (2010) sugere que para atingirmos a esfera afetiva da experiência da cidade nos atentemos às metáforas utilizadas nas narrativas e explicações de mapas afetivos. Trazemos aqui uma metáfora do relato de Carolina, moradora do Barreiro, assim como seu mapa afetivo, para evidenciar o peso da experiência da mobilidade em sua vida cotidiana:

> Eu fico muito cansada. Nossa eu chego em casa um caco. Parece que eu dei faxina na casa inteira (risos). O dia que eu vou no centro da cidade eu não sou ninguém, eu chego em casa, tomo um banho, parece que eu morri! Tô morta! (risos) Consigo fazer mais nada! É muito cansativo”
>
> Carolina, 41 anos, família monoparental, moradora do Barreiro de Cima

FIGURA 5: MAPA AFETIVO - CAROLINA




Carolina, 41 anos, moradora da região do Barreiro de Cima. Família monoparental.

FONTE: Trabalho de campo. Palavras chave: mau humor, cansaço, tranquilidade por resolver um problema.

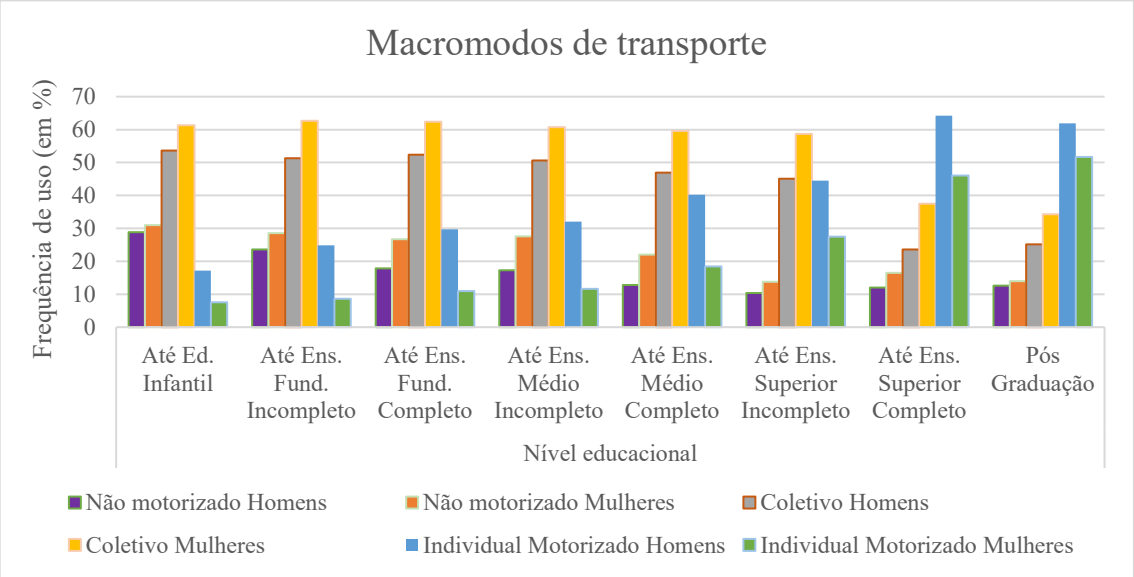
Em todo esse contexto, a falta de recursos financeiros, somada à deficiência no âmbito organizacional do sistema de transporte coletivo, pode levar a cenários em que um meio de transporte usual de má qualidade não é passível de ser substituído por outro meio – ainda que seja identificado como demorado, estressante, caro e cansativo. Apesar de toda a dificuldade, as pessoas permanecem pelo tempo necessário com uma mesma rota de mobilidade, uma vez não há outras disponíveis dentro de suas possibilidades:

> Esse dia eu peguei um ônibus só. Peguei o 3050, que eu acho um ônibus bom. Eu acho ele [sic] bom. O que eu acho ruim nele é a superlotação né, é muito cheio.
>
> *Por que que você acha ele[sic] bom?*
>
> Porque ele passa em horários, em pequenos espaços de horários, eu acho que é de cinco em cinco minutos – é bem rápido – e ele me leva direto lá na Santa Casa. Eu gosto desse ônibus. Então assim, eu pago uma passagem só, ele me deixa aqui e me deixa lá. Eu acho ele [sic] bom.
>
> *E ele vai direto, né?*

> Direto, ele não para. Então eu acho ele [sic] muito... eu acho ele bom. Eu gosto. Agora, tem uma vantagem que eu pego ele [sic]... não pode pegar ele em horário de pico! Se você pegar ele em horário de pico é um TERROR. Um terror! Nossa, eu já peguei ele [sic]... **Eu trabalhei lá no Santa Efigênia oito anos. Então eu peguei o 3050 oito anos. Aí eu passava um terror com esse ônibus.** Porque ele é muuuito lotado, é superlotado. E como eu ia em horário de pico e vinha em horário de pico, ali na Estação Diamante, a fila, ela dá três filas! Ali, dá uma fila aqui, uma fila que sai, uma fila que espera e uma fila que vai. É uma fila, uma fila, uma fila. Aí dá uma, duas, três, quatro, cinco, SEIS carreiras de gente esperando o ônibus. Só que como é muito rápido, aí vai uma, aí vai arrastando. Aí entra, arrasta, entra, arrasta. Aí vai aquele movimento.
>
> *Quanto tempo você esperava na fila?*
>
> Nossa, eu nem sei...Uns quarenta minutos, uma hora.
>
> *Na fila.*
>
> É...na fila!
>
> *Depois tem o tempo da [Estação] Diamante até lá que é de mais ou menos quanto tempo?*
>
> Mais uns quarenta minutos. Eu gastava umas duas horas pra ir todo dia.
>
> *Sendo que 40 minutos eram na fila.*
>
> É... Era muita fila.
>
> *E dentro do ônibus que cê fala que é um terror...como que é esse terror?*
>
> Muuuito cheio mesmo. Super lotado! As pessoas vão muito em pé. Espaç...E é muito longa a viagem. Então, igual, eu vinha em pé, eu nunca vinha sentada, então eu ficava muito tempo em pé. Quarenta minutos em pé dentro de um ônibus superlotado?? (Risos). Isso é muito cansativo. Eu ficava, nossa... É muito cansativo.
>
> Carolina, 41, família monoparental, moradora do Barreiro de Cima. Grifos meus.

O relato acima nos aproxima tanto da questão acerca da soberania de tempo quanto da qualidade do tempo que se passa no transporte coletivo. Para aqueles e aquelas que não conseguem ter a opção de uma mobilidade motorizada o controle sobre o tempo ocorre de forma bastante diferente. Mas, de quem exatamente estamos falando em nosso contexto ao nos referirmos a "aqueles e aquelas que não conseguem ter a opção de uma mobilidade motorizada"? A partir dos dados da Pesquisa Origem Destino de 2012 foi possível mapear algumas desigualdades específicas quanto ao uso de determinados modos de transporte por escolaridade e sexo. Vejamos abaixo um gráfico que agrupa os principais meios de transporte em macromodos, estando juntos os meios coletivos de metrô e ônibus; os meios não motorizados de caminhada e bicicleta; e os meios individuais motorizados, a saber carros, motocicletas e uso de táxi:

GRÁFICO 5: MACROMODOS DE TRANSPORTE




FONTE: Elaboração própria a partir de dados da Pesquisa OD 2012

Podemos ver que, em consonância com outros estudos, no perfil belorizontino há também uma ascendência ao uso do modo individual motorizado segundo a escolaridade, associada à renda, e também segundo o sexo. Vemos que o uso desse modo de locomoção é superior no caso dos homens em todos os níveis educacionais. Por outro lado, mulheres são maioria no uso dos modos coletivos e não motorizados. Ao falarmos de soberania de tempo, então, estamos falando de um fenômeno associado à renda e à escolaridade, mas também de um fenômeno generificado.

A própria desigualdade de renda entre homens e mulheres no contexto brasileiro pode ajudar-nos a compreender a desigualdade no uso do carro e dos outros meios de transporte em nosso contexto. Dados do "Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça" (IPEA, 2017) evidenciam como o acesso a oportunidades de emprego e renda apresenta um padrão em que aqueles que mais têm acesso são os homens brancos, seguidos dos homens negros, seguidos das mulheres brancas e, por fim, as mulheres negras. Ademais, pesquisas realizadas no contexto europeu (SCHEINER; HOLZ-RAU, 2012) demonstraram que em cenários de domicílios deficientes em automóveis – em que há carros na garagem, mas em número menor do que a quantidade de moradores habilitados a dirigi-los – quem mais frequentemente tem a prioridade em seu uso são os homens. Se imaginarmos então um contexto de maior vulnerabilidade em que o acesso ao carro é mais restrito, devemos considerar simultaneamente este adicional constrangimento ao uso do carro pelas mulheres.

Contudo, queremos apontar que não só a renda é a resposta para uma mobilidade eficiente. Na pesquisa de campo percebemos que a capacidade de mobilizar redes de contatos que tenham acesso ao carro garantem uma mobilidade mais veloz e mais confortável em algumas situações, mesmo que a pessoa entrevistada não seja aquela com maior acesso ao automóvel ou a maior renda. Nesses casos, é a capacidade de acessar recursos e redes sociais que dizem da amplitude de escolhas de mobilidade, e não necessariamente a renda.

> O dia que eu vou na academia [...] cinco horas eu vou com a dentista que trabalha comigo, ela me dá uma carona. Fica aqui em cima [*subindo uma ladeira*] dá uns dez minutinhos de carro.
>
> Laís, 49 anos, moradora do Barreiro de Cima. Família unipessoal.
>
> E aí às vezes o bom é que quando eu volto do templo eu consigo carona até o BH Shopping. Então até o momento tava sendo mais de boa por causa do cartão BHBus. Então chegando no BH Shopping eu podia pegar um ônibus pro centro e depois pegar outro ônibus. Sem grana vai ser um pouco mais difícil, eu vou ter que pegar um ônibus pro centro e subir de pulão."
>
> Talita, 23 anos, moradora da Serra. Família unipessoal.

Schwanen et al. (2015) já haviam considerado em sua análise que a mobilidade está associada com a obtenção de capital social, compreendendo esse conceito a partir de Crossley (2008 apud SCHWANEN et al., 2015, p.9) como "a maneira através da qual as redes e suas propriedades emergentes (ex. confiança e normas) podem constituir um recurso para seus membros". No nosso contexto, percebemos como essas redes podem estar associadas à possibilidade de mobilidade física pelo espaço e à ampliação de caminhos e destinos alcançáveis. Os mecanismos de sua construção e usufruto, contudo, foram apontados por Siegman e Thieme (2010 apud SCHWANEN et al., 2015) como podendo apresentar um forte fator de gênero incorporado, uma vez identificaram em um contexto asiático uma disparidade no que diz respeito ao investimento geralmente de mulheres na costura e estabelecimento dessas relações, enquanto os receptores de seus benefícios foram mais frequentemente os homens. Apesar de termos identificado de forma breve essa maneira de "escape" frente aos constrangimentos econômicos, não podemos, tendo isso em vista, imaginar que ela opere de forma igualitária para homens e mulheres em nosso contexto.

Estratégias como essa foram relatadas, mas tampouco conseguem ser eficazes contra toda e qualquer dificuldade no trânsito. Por se tratar de um sistema interrelacional de mobilidade, vemos ambos – motoristas de carros particulares e usuários de transporte

coletivo – encarando entraves de congestionamento, por exemplo. É esse outro fator que aparece como decisivo na escolha de caminhos dos motoristas, ainda que desta vez não incidam de forma tão frequente na opção de deixar o carro da garagem. Ainda que sistemas de transporte como os BRTs, a exemplo do MOVE em Belo Horizonte, tenham se empenhado em reduzir os tempos de viagens dos passageiros por meios de corredores exclusivos, não identificamos em nenhuma entrevista que pessoas com a opção de ir em carro repensassem sua locomoção via transporte coletivo com essa justificativa em mente.

Quanto ao grande volume de carros, os critérios que observamos na fala dos motoristas estiveram relacionados a poder decidir sobre seus trajetos a nível de rua, escolhendo vias mais vazias para evitar congestionamentos, vias mais largas e com limites mais altos de velocidade, assim como ruas melhor pavimentadas e bem sinalizadas. Houve ainda quem pudesse se abster de circular durante horários de pico, por ter flexibilidade no horário de trabalho ou a disponibilidade de trabalhar em casa – outro privilégio do qual trataremos mais adiante.

Tivemos acesso a um caso - e apenas um - em que o tempo de chegada ao destino foi trocado pela tranquilidade do trajeto. É o caso de Lucas, morador da Serra que nos conta que prefere passar pela dificuldade de pegar um suplementar no aglomerado – um ônibus pouco confiável quanto ao horário e geralmente superlotado em horários de pico – do que por aquela de enfrentar o trânsito altamente congestionado das estreitas ruas de onde mora:

> Pra fazer a barba, o salão fica lá no alto lá, então eu pego o amarelinho. Poderia ir de carro, mas como o trânsito é muito congestionado, aí acaba que eu vou de amarelinho.
>
> *É menos estresse pra você?*
>
> Nó, muito menos. É muito melhor, cê senta, né? É o motorista que vai ter que resolver como que ele vai sair de lá, é ele que vai se virar.
>
> Lucas, 35 anos, morador da Serra. Família mosaico.

Apesar de termos recolhidos uma série de "reclamações" acerca do serviço do suplementar na serra – em especial das linhas 102 e 103 – relacionados à baixa confiabilidade do serviço, demora e superlotação, vemos que Lucas prefere o transporte coletivo a passar pelo stress de dirigir pelas ruas estreitas e lotadas da Serra. Novamente, a qualidade do tempo gasto na mobilidade aparece.

Percebemos aqui que mesmo em se tratando de vivências no transporte coletivo, as experiências qualitativas do tempo da mobilidade não são uniformes para todos. Em um

outro contexto, Silas, morador do bairro Anchieta, me descreve que por trabalhar por apenas meio horário na região central da cidade, tem uma certa autonomia quanto ao horário de entrada e saída do serviço, e opta por ir de ônibus: não circula em horário de pico, e aproveita o tempo de deslocamento para se dedicar a uma atividade pelo qual tem apreço, a leitura. A escolha de ir em transporte coletivo está relacionada a um estilo de vida e a um trajeto prazeroso, apesar de ter dois carros na garagem.

Tanto Moles (1983 apud MATUS, 2014) quanto Taylor (1989, 1997 apud DINIZ, 2013) apontam para a maneira com que os valores pessoais e sociais estão impressos nas tomadas de decisões. Percebemos esse aspecto de forma muito evidente em alguns dos relatos, mas identificamos que poder orientar um caminho de acordo com um valor, é também um fator que exprime desigualdades. Isabella, moradora do Barreiro, me conta que toma algumas decisões acerca de seus trajetos a partir de uma visão integral da mobilidade, e que preza em fazer deslocamentos otimizando o uso do carro dando ou recebendo carona, em transporte público e mesmo em bicicleta, quando possível. No entanto, sendo moradora do Barreiro e trabalhando no centro da cidade, não há para ela possibilidade de realizar o percurso mais longo do seu dia a dia em um modo mais sustentável – e o faz em seu carro particular.

A sustentabilidade como valor apareceu anteriormente na fala de João, morador do bairro Castelo (p. 86), e novamente na de Talita, moradora da Serra. Ambos me relatam o desejo de adotar meios mais sustentáveis de deslocamento, mas que por fatores associados à organização do sistema de transporte, à sua disponibilidade de tempo e mesmo a aspectos de capacidade corporal, não são capazes de fazê-lo:

> Eu sei andar de bicicleta, meu sonho é andar de bicicleta, mas, nossa, a [sic] Serra é muito morro! Eu não tenho coragem (risos)... Assim, eu conheço gente que tem disposição, mas eu não tenho disposição de descer pro centro de bike pra depois voltar... É a noite, de bike, subir morro que eu não vou aguentar pedalar, vou ter que subir empurrando. Eu acho complicado. Não tem um metrô pra eu colocar a bicicleta, não dá pra eu por no ônibus também... Então fica meio complicado o trajeto da bike, assim. Eu boto fé que BH não favorece muito pra andar de bike.
>
> Talita, 23, moradora da Serra. Família unipessoal. Grifos meus.

Natália, moradora do bairro Cruzeiro – região do Anchieta – me descreve ainda uma intercessão entre valores de sustentabilidade e feminismo. Além de participar de pedaladas feministas com outras mulheres, a proximidade de sua residência dos destinos aonde deseja ir, assim como uma ajuda da topografia local, permitem que ela realize

alguns deslocamentos em bicicleta com essa perspectiva. Enquanto descrevia uma viagem feita no fim de semana em que tinha pegado a estrada, me explica:

> Eu acho que é uma coisa que desde a faculdade inteira eu dirigia muito. Eu sempre fui a motorista do rolê, sabe? Tipo a gente ia viajar, eu sempre ia dirigindo, a gente ia pra praia, eu ia dirigindo. E acho que me dá um negócio de independência, sabe? Igual andar de bicicleta eu também sinto isso. Isso e dirigir em estrada. É esse negócio, é um sentimento empoderador assim, um pouco, sabe? De tipo, ah, eu tô aqui fazendo meu rolê.
>
> Natália, 27 anos, moradora do bairro Cruzeiro. Família unipessoal.

Relatos de pessoas que conseguiram incorporar seus valores na mobilidade que de fato desejam fazer têm em comum uma alta soberania de tempo e o acesso a mais de um meio de transporte. Tratam-se de escolhas, enquanto outros não veem outra saída do que adequar-se aos meios de transporte disponibilizados pelo poder público.

Transitar por caminhos pensados a partir da possibilidade de prazer foi também percebido como um grande privilégio: caminhos mais agradáveis, arborizados, tranquilos, com vistas mais bonitas ou que remetiam a memórias de infância foram muito mais frequentes quando haviam um amplo leque de escolhas disponíveis e uma alta soberania de tempo. Identificamos que esse orientador de trajetos – o prazer – apareceu de forma especialmente saliente na narrativa de moradores da região do Anchieta, no arranjo de casais sem filhos e nas narrativas dos homens entrevistados (ainda que estivessem em menor número).

> *"O que que o senhor considera na hora de montar um caminho? Tem alguma coisa que faz o senhor pensar "Ah, vou pegar esse por causa de tal coisa" ou "Vou pegar o outro"?*
>
> A pé tem. Então, às vezes eu vou pro serviço a pé, vou pra Savassi a pé, quando eu vou pra qualquer lugar aqui, aqui no Anchieta... Eu morei antes no Cruzeiro, tem 27 anos que eu moro do Anchieta, então aqui, aqui tem o circuito das águas. Então até pra você andar de bicicleta, se você conhecer a região... O que que é: A Odilon Braga é um córrego, na Francisco Deslandes tem outro córrego, e esses dois córregos se encontram ali na Pium-í com a Franscisco Deslandes, no final da Vitório Marçola ali. Passa debaixo daquele prédio ali na rua Campanha, sai da Grão Mogol lá na frente, e da Grão Mogol pega ali a Professor Morais. Aquele lá da JK também desce aqui, encontra aqui e cai lá na Professor Morais. Então, esse circuito das águas, se você fizer ele a pé você só pega descida."
>
> Silas, 65 anos, morador do bairro Anchieta. Família conjugal sem filhos
>
> "Percebi na fala de Silas um pouco de carinho ao me contar sobre o Caminho das Águas. Ele mudou o tom de voz e descreveu o trajeto em detalhes com o volume da voz também um pouco mais baixo, como se contasse um segredo."
>
> Nota de diário de campo, 7 de novembro de 2018.

A situação muda de figura quanto à possibilidade de incorporar valores pessoais ou o estilo de vida na mobilidade se nos voltamos à contextos de vulnerabilidade social em que o custo da mobilidade é uma questão. Nestas situações, um dos critérios usados é mesmo o preço da tarifa dos transportes coletivos de metrô, ônibus, incluídas aí as baldeações necessárias ou a integração metropolitana. Apesar do custo da mobilidade não ter sido de forma geral um dos que mais se repetiram em nossas entrevistas (tendo aparecido apenas 60 vezes em um total de 765), ele apareceu em contextos muito específicos de vulnerabilidade, e com um peso extremamente significativo que moldava as mobilidades daqueles e daquelas que o tinham em conta.

Dados do Balanço da Mobilidade de Belo Horizonte (BHTRANS, 2016) mostraram em 2016 que o gasto com transporte chegava a 15% do salário mínimo para aqueles que tomavam dois ônibus por dia na capital durante cinco dias na semana (imaginando um contexto de trabalhador formal de segunda à sexta feira). Entretanto, é preciso considerar que boa parte dos usuários do transporte coletivo, principalmente aqueles moradores de periferia, não fazem uso de apenas uma condução para chegar até o destino final. Utilizando a fórmula disponibilizada pelo documento do Balanço[23], teríamos que com a tarifa atual de R$4,50 e o salário mínimo atual de R$998,00, a porcentagem com o gasto de mobilidade seria de 22,54% caso o número de ônibus diários fossem dois, e 45,09% caso o número de ônibus diários fossem quatro – considerando uma rotina de segunda a sexta feira, apenas, a título de comparação.

O peso do preço da tarifa é evidenciado pela fala de Talita, moradora da Serra, que adequa toda sua mobilidade à quantidade de dinheiro que tem disponível em um cartão de vale transporte que recebe a partir de um curso profissionalizante que realiza. Seus trajetos para ir ao curso, mas também os que tem de fazer para ir ao supermercado ou ao médico, entram na conta do valor que recebe. Ao racionalizar suas opções ela pondera entre o preço total da viagem (de R$8,10 se escolher pegar dois ônibus ou de R$3,30 se pegar um micro-ônibus específico do Aglomerado e um metrô), a velocidade do percurso e a comodidade, expressa pelo tempo de caminhada que terá que fazer entre a parada do transporte coletivo e o destino final:

[23] Percentual do salário mínimo gasto com transporte = (Média das tarifas do sistema de transporte coletivo convencional X 50 / Valor do salário mínimo em R$) X 100. Quanto MENOR, MELHOR. (BHTRANS, 2016a, p.70). Para o cálculo utilizamos o valor de R$4,50 do transporte convencional (sem desconto tarifário ou tarifa social) como referência.

> Às vezes eu vou de 8150 [...] com dois ônibus e às vezes eu vou com um ônibus e um metrô. Quando eu atraso eu prefiro pegar o 8150 porque ele vai mais rápido, assim. E aí [*onde o 8150 para no centro*] tem mais opções *[para pegar o segundo ônibus até o destino final*]. Também o ônibus pára mais perto, de metrô eu ando mais pra chegar no curso. Mas né, a gente vai moldando a passagem.
>
> Talita, 23 anos, moradora da Serra. Família unipessoal.

Para aquelas que têm parentes, amigos ou namorados moradores da região metropolitana, o preço da integração[24] e o preço variado dos destinos também faz com que a possibilidades de ida e volta sejam cerceadas pelas limitações financeiras, mesmo que seja necessário aumentar o tempo de viagem ou a quantidade de caminhada até o destino final. De forma breve, relembramos aqui a mais alta frequência da mobilidade das mulheres no que diz respeito a viagens e atividades relacionadas ao cuidado de crianças, idosos, e outros dependentes.

Se a tarifa é alta e a renda pouca, há ainda a possibilidade de estaticidade pela falta de recursos financeiros para o deslocamento. Ainda que se tenha a disponibilidade de tempo, nesse caso, pode não ser possível investi-lo em atividades de lazer ou mesmo de trabalho uma vez a renda é escassa. Uma forma de fazê-lo, no entanto, é burlando o mecanismo de controle do pagamento da tarifa: o pulão. No relato abaixo podemos perceber como a imobilidade pela falta de renda é uma realidade, bem como algumas estratégias para contorna-la e garantir o acesso à cidade:

> Normalmente eu prefiro ir lá pra Nova Lima, lá pro templo, quando eu tenho a garantia, pô, "tenho vinte reais". Consigo ir e voltar.
>
> [...]
>
> Eu sempre andei a pé. Quando eu estudava aqui no ensino médio eu andava de ônibus, mas eu lembro que era meu pai que me ajudava a pagar passagem. Porque eu voltei a morar aqui no ensino médio e eu estuda no Estadual Central, pra eu ir a pé era meio puxado, então meu pai pagava pra mim. Eu ainda não dava pulão. [...] Eu era muito nova [...] Tipo, quando eu era mais nova, no ônibus da Serra, eu achava que de fato só os traficantes que tinham aval pra dar pulão, porque os motoristas tinham medo deles. Então eu falava "não, só os cara que é do corre que dá pulão, ninguém mais dá pulão". Aí depois eu comecei a perceber que não, que mais gente dava pulão. Então eu falei, uai, então eu vou dar pulão também! Eu não tenho dinheiro! É questão de grana mesmo. Eu entrava no ônibus, a passagem, sei lá, já era uns três conto, eu tinha três conto eu falava "ah, eu vou comer ou eu vou pagar a passagem". Eu vou comer! E vou descer de pulão. Andar de pulão não é legal, assim. Tem umas pessoas que tem uma visão meio assim, acham que dar pulão é uma coisa, uma aventura... Tipo, vei, dar pulão é muito ruim. Cê tem que ficar na frente, em pé, cê escolhe entre comer ou pagar. [...] Às vezes também eu parava pra pensar: vou pagar passagem, vou ficar em pé na frente ou vou ficar em pé la

[24] Não há entre Belo Horizonte e as demais cidades da região metropolitana uma política de integração tarifária com desconto na segunda passagem.

> atrás? Vou pagar passagem pra ficar em pé? Então vai dar na mesma... mas sempre foi, o pulão pra mim ele surge como uma questão financeira.
>
> Talita, 23 anos, moradora da Serra. Família unipessoal.

Se aproximar do tema da imobilidade não é uma tarefa fácil. Há um silêncio sobre os destinos e meios de transportes que não estão na esfera do possível das pessoas entrevistadas. Em nenhuma entrevista ouvimos, por exemplo, que seria uma opção fazer um trajeto em helicóptero – apesar de ser um meio veloz para acessar destinos, esta não é uma opção para a imensa maioria das pessoas. O exagero é para que possamos ressaltar que estivemos lidando, salvo raras exceções, com o que é possível ser feito, ou o que está na margem de.

Uma vez tomamos como garantida alguma via de deslocamento, seja ela um automóvel, o transporte público ou a caminhada, percebemos que uma outra forma de gerir o tempo é escolhendo o itinerário das opções disponíveis. De forma menos precisa do que os que se locomovem de carro e têm o controle do volante, podendo optar por qual rua passar, itinerários no transporte coletivo que dão muitas voltas em relação a outros e são percebidos como demorados geralmente são deixados de lado em um exercício de cálculo mental de tempo e dinheiro. Caminhos que escolhidos com a justificativa de serem os mais rápidos foram muito frequentes nas narrativas das pessoas que entrevistamos, como podemos ver abaixo:

> O meu celular desperta 5:42. (...) Aí eu levo meu filho na escola, a pé. (...) Até que tem vários caminhos, mas o que a gente desce é a rua da minha casa, dois becos e chega aqui na rua.
>
> *E você pega esse por quê?*
>
> É mais rápido. Eu gasto sete minutos.
>
> *Você já experimentou os outros?*
>
> (Afirma com a cabeça) Minha vida é cronometrada. Mega! (...) Nos outros eu gasto de 12 a 15 minutos.
>
> (...)
>
> [*Ao me contar sobre trajetos de trabalho*]
>
> Eu tentei alterar alguns trajetos pra poder ver o tempo. Então assim, eu testei alguns. Eu fui testando alguns, ir a pé, fiz tudo. Mas na hora que eu vi que não tava valendo a pena fazer isso, eu fixei naquele que eu falei assim "não, esse aqui funciona, esse aqui dá certo". Então esse agora é o meu firme por conta disso.
>
> Carmem, 29 anos, moradora da Serra. Família monoparental.

> "*Qual que você prefere? O caminho da [rua] Patagônia ou pela Bandeirantes?*

> Ah, Waze.
>
> *É o que Waze manda?*
>
> É ele que manda. Porque às vezes quando eu vou nesses lugares que eu não vou muito, tem lugar que às vezes tem um ponto de parada, que o carro tem que parar e andar devagar... Aí eu abro o Waze.
>
> *Entendi. E é pelo tempo mesmo?*
>
> É. Porque eu faço um tempo de meia hora entre uma cliente e outra. Então eu tenho que chegar nesse tempo, senão eu atraso com a cliente."
>
> Lorena, 36 anos, moradora da região do Castelo. Família unipessoal.

Por fim, é relevante destacar nos relatos acima o aspecto virtual da mobilidade que contribui para caminhos mais rápidos: o acesso a smartphones e pacotes de dados de internet. Seja para realizar trajetos em automóvel próprio, em transporte público ou mesmo a pé, o acesso a informação apareceu de forma significativa como um elemento modelador e acelerador das mobilidades. De forma positiva o aplicativo recentemente desenvolvido pela BHTRANS foi mencionado por várias pessoas usuárias de transporte coletivo como um forma de precisar a frequência dos ônibus, sua proximidade e, assim, diminuir o tempo de espera em pontos de ônibus e baldeações:

> O ônibus demorou a passar ou foi rápida sua espera lá?
>
> Não demora a passar porque eu tenho o aplicativo, então eu olho pelo aplicativo.
>
> Ah...Da BHTrans? O SIU?
>
> É. Então eu olho pelo aplicativo e na hora que ele tá saindo eu vou pro ponto.
>
> Catarina, 28 anos, moradora da região do Barreiro de Cima. Família conjugal sem filhos.

> "Na hora que eu passei perto do Carrefour...Eu tava saindo da casa da minha cliente, era 4:30, aí eu falei "como que eu vou fazer pra mim ir embora?". Aí eu olhei no aplicativo, fui ver que horas que ia ter o 9106. Ia demorar 25 minutos. Então, de todo jeito, o outro ônibus que eu podia pegar eu ia ter que descer lá na Savassi, pegar outro ônibus e depois outro. Ia ter que pegar três conduções. Então eu podia pegar essas três e chegar um pouco mais rápido ou eu podia agilizar minha vida. Então eu tinha 25 minutos – não, não tinha 25 minutos, eu tinha 15 minutos, porque precisava de 10 minutos pra andar até o ponto de ônibus – eu tinha 15 minutos para entrar no supermercado e comprar o que precisava."
>
> Carmem, 29 anos, moradora da Serra. Família monoparental.

> "*E nessa parte do trajeto você tá sozinha já, né?*
>
> Sim, sim...Às vezes na cagada eu consigo descer no Parque Municipal, descer e já pegar o meu outro ônibus.

> *Nossa, mais aí é muita sorte (risos)*
>
> É, aconteceu isso umas duas vezes, porque eu olho o horário que ônibus sai do [ponto] final e calculo, já sei mais o menos o tempo que ele demora. E tem um aplicativo que funciona, o SIU. Esse aplicativo, é bom esse aplicativo! (...) Ele salva."
>
> Talita, 23 anos, moradora da Serra. Família unipessoal.

A partir dos relatos acima podemos ver que as pessoas de fato fazem o que *podem* para chegar mais rápido aos destinos. Vemos também que desigualdades no acesso a automóveis e no acesso à renda geram desigualdades nestas possibilidades, nos tempos de viagens e nas experiências qualitativas que se dão em movimento. Desigualdades entre homens e mulheres no acesso a esses bens, mas também na quantidade de trajetos que fazem, considerando padrões multitarefa e a responsabilidade por cuidar de dependentes, também o fazem. De forma geral, vemos como a otimização do tempo depende prioritariamente do acesso a um meio de transporte eficaz para este objetivo. Frisamos aqui como os padrões de menor acesso das mulheres a automóveis contornam suas possibilidades de otimização de um tempo já frequentemente ocupado pela realização de tarefas domésticas e de cuidado. Ademais, vemos que em situações de maior vulnerabilidade relacionadas a condições de classe e raça (também espacializadas na cidade, como veremos mais adiante), há variações que tendem a padrões de viagens mais rápidas para as entrevistadas das regiões do Anchieta e Castelo, e mais longas para aquelas das regiões do Barreiro e da Serra.

Ainda, ao falarmos de espaço no próximo capítulo, exibiremos como o local de moradia influencia também nos tempos de viagens, podendo este facilitar o acesso a serviços da cidade, postos de empregos e atividades de lazer, ou dificultá-lo, de acordo com a distribuição de recursos, a organização do sistema de mobilidade e as capacidades de mover-se das pessoas. O padrão que encontramos de viagens mais rápidas entre moradores do Castelo e Anchieta se relaciona também com esse aspecto dentro de uma trama de espaço e tempo, como mencionamos anteriormente. Ainda que os moradores da Serra estejam geograficamente mais próximos do centro da cidade, no geral a maioria dos trajetos tinha longa duração uma vez o deslocamento tinha que ser feito para destinos distantes de trabalho, lazer ou compras.

Antes de tratarmos do espaço, contudo, nos debruçaremos sobre a outra faceta do tempo que identificamos: a do tempo do dia.

## 4.3 O TEMPO DO DIA

Ao aumentarmos a escala de tempo a partir dos minutos e horas gastos no deslocamento pela cidade chegamos a um aspecto que é amiúde considerado ao elaborar trajetos de mobilidade, sendo-o de forma muito cara à maioria das mulheres entrevistadas: o da circulação em diferentes períodos do dia. O medo de circular em determinados horários esteve presente em todas as entrevistas com mulheres, aparecendo de forma específica de acordo com as possibilidades de cada uma. Mesmo com essa centralidade, não foi apenas a sensação de insegurança que implicou em racionalizações acerca do horário de saída e retorno para casa e os caminhos a serem tomados. Aspectos da organização do sistema de mobilidade como a redução na frota de carros aos finais de semana e no período noturno também foram apontados como orientadores das escolhas e como fatores de constrangimento da mobilidade, remetendo-nos a uma temporalidade do próprio sistema de mobilidade urbana.

### 4.3.1 Dia e noite

Circular em diferentes períodos do dia pode não ser uma questão para os homens, mas este foi um critério que apareceu em todas as entrevistas que realizamos com as mulheres. Como já apontado em estudos anteriores (SIQUEIRA, 2015; VALENTINE, 1989; ITDP, 2018; FIA FOUNDATION, 2017), o período noturno aparece como um forte fator na redução de mapas de circulação feminina, e aqui percebemos o mesmo. No entanto, apareceram em nossas entrevistas outros fatores relacionados a este tempo do dia, e delas trataremos também nesta seção.

Em um dos trechos apresentamos anteriormente (p. 86) evidenciamos como Lucas, morador da Serra, decide por ir de carro, ônibus ou caminhando para o centro da cidade de acordo com o período do dia e o fluxo de carros – se é de manhã, estará lotado, não conseguirá uma vaga para estacionar e prefere deixar o carro em casa; se é de noite, o trânsito está mais tranquilo e ele não precisa se preocupar com isto. Pelo fluxo de carros e o tempo de demora é que passam suas escolhas. Por outro lado, a preocupação com o período do dia aparece de maneira muito distinta nos relatos das mulheres entrevistadas. Muito associado à segurança, o medo de circular no período noturno apareceu em todas as entrevistas com mulheres e frequentemente nos levou a relatos de imobilidade ou de rearranjos nos trajetos cotidianos.

Apesar de o medo ter sido fator comum em todos os relatos de mulheres, sua causa foi variante de acordo com a situação socioeconômica, o arranjo familiar e o local de moradia ou de passagem da entrevistada. Com relação ao medo de crimes contra o patrimônio, desde furtos e assaltos, até roubos de carros e cachorros com pedigree, vimos que quanto mais alta a renda era maior o medo e a importância deste fator na escolha do percurso. Quanto à violência sexual e ao assédio no transporte, a renda não foi um fator de viés, mas o arranjo familiar. Como comentamos, ainda que o assédio tenha recebido bastante visibilidade da mídia e de programas institucionais do poder público[25], ele não foi um tema que apareceu durante o campo, e o medo quando relacionado a algum tipo de violência sexual esteve associado ao estupro. A insegurança relacionada a esse tipo de violência apareceu apenas quando o medo era um fator de extrema centralidade para a mudança de trajeto ou estaticidade, e isto ocorreu apenas nas falas de mulheres de família unipessoal. Nesses contextos era crucial o horário de saída e o meio de transporte para definição do caminho ou mesmo da possibilidade de sair, não importando o aumento do tempo de percurso ou da trajetória:

> *E se você tivesse que fazer esses percursos de noite? Tipo dez horas da noite... Cê faria do mesmo jeito? Cê poderia fazer, mudaria alguma coisa?*
>
> Mudaria. Se eu fosse pro Plug [Minas] à noite eu preferia pegar ônibus do que o trajeto do metrô. É... pelo fato de ser a noite. (...) Eu acho que eu preferiria sim o ônibus, pelo fato de passar mais vezes, à noite o metrô demora mais pra passar. Eu acho que eu preferia um trajeto que tivesse ônibus. E pra eu ir pra Nova Lima...Misericórdia.
>
> *Talvez você não iria?*
>
> Eu volto no domingo à noite, né? É problemático. Quando eu saio de lá nove e meia, dez horas...Pra mim é tenso, porque eu desço no centro, e aí tem que ficar esperando o ônibus. Por isso que eu acho mais de boa descer na Praça 7, porque o ponto é mais cheio. (...), Mas por exemplo, se fosse pra eu ir pra Nova Lima à noite, eu não faria o trajeto de descer na Getúlio Vargas a pé e ir andando a pé até a Rio Grande do Norte. Eu iria pro centro, pra descer no centro, pra pegar um ônibus no centro...Eu acharia mais seguro, se fosse à noite.
>
> *Por ter mais gente?*
>
> É. Por ter mais gente. E mais por uma questão de ser mulher, assim. Não é nem por uma questão de assalto não. Até porque tem nem nada pra roubar. É mais por ser mulher, assim, eu acho que muda. Pra mim muda à noite."
>
> Talita, 23 anos, moradora da Serra. Família unipessoal.

[25] Como exemplo das dezenas de matérias que recolhemos ao longo dos dois anos de pesquisa, deixamos aqui a matéria realizada pelo jornal Estado de Minas sobre a nova função do "botão do pânico" no transporte público, que passou a poder ser também acionado em casos de assédio sexual: <https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2018/10/22/interna_gerais,999181/onibus-de-bh-terao-botao-do-panico-contra-assedio-contra-mulheres.shtml>

> "A gente anda muito a pé também [*ela e seu namorado*]. É uns dez minutos da casa dele pra cá.
>
> *Quando você vai pra lá geralmente...?*
>
> Não, eu vou de carro (risos).
>
> *E quando ele vem pra cá ele vem a pé?*
>
> Ele vem a pé. Porque eu tenho um pouco de medo na verdade de andar a pé até lá. Porque dizem que é perigoso, né? Tipo assim, dizem que aqui é perigoso. Que perto da FUMEC tem muito assalto e eu fiquei sabendo que tiveram dois estupros recentemente aqui no bairro. Um do lado do McDonalds e outro do lado na FUMEC. Tipo... Então, tô com um pouco de receio.
>
> Natália, 27 anos, moradora da região do Anchieta. Família unipessoal.

> "*A sua casa é aqui na rua do Centro Cultural né, então são três quarteirões?*
>
> É. Geralmente eu venho a pé mesmo, porque é muito pertinho.
>
> *De manhã?*
>
> É. Eu saio por volta de dez pras sete pra pegar sete horas. É bem pertinho. (...) Eu posso vir por baixo, que eu subo um morro pra chegar aqui, ou então eu subo o morro da minha casa e desço esse aqui. Só que agora eu descobri que tem tipo uma passarela entre as casas, então eu pego só reta pra vir. (...) Pra vir, pra voltar eu fico meio receosa.
>
> *Por que você volta de noite?*
>
> É. Eu nunca vi nada. Eu saio daqui sete horas, na verdade oito, né? E como é mais escuro... (...) Quando eu morava um pouco mais pra cima eu pegava ônibus pra ir embora porque eu achava arriscado, assim, sabe?
>
> *Você tem medo de quê?*
>
> Assalto. É... E agora não tem jeito, porque o [itinerário] do ônibus não passa pela minha casa.
>
> *Então você tem voltado a pé, sozinha.*
>
> É. Ou então meu esposo me busca (...) de carro.
>
> Catarina, 28 anos, moradora da região do Barreiro de Cima. Família conjugal sem filhos.

Muito associado à dimensão espacial, o medo associado ao período do dia nos faz ressaltar uma perspectiva móvel dos espaços, distintos no que diz respeito às suas qualidades, usos e possibilidades de experiências de acordo com o horário. No entanto, houve relatos em que a perspectiva de sofrer algum tipo de violência era constante independente do horário do dia, como nos conta Lorena, moradora da região do Castelo:

> *Em qualquer horário assim, você acha perigoso?*
>
> Em qualquer horário. (...)
>
> *E você falou que anda mais de carro, também, né? Você acha que é por isso, tem a ver com a questão da segurança?*

> Pra eu andar de carro? (risos) O ônibus também é péssimo! O único ônibus que é o 1404 passa de 40 em 40 minutos. (...) A pé aqui é pouquíssimo. Um dia ou outro a gente tira e vai na padaria, mas nunca sozinho, eu só desço nela com meu pai, com a minha irmã.
>
> Lorena, 36 anos, moradora da região do Castelo. Família unipessoal.

Ao trazer as experiências de Natália e Lorena percebemos que mesmo entre as mulheres de bairros com alto IDHM mapeamos casos de estaticidade. Abaixo podemos comparar dois relatos, um de uma moradora da região do Anchieta, e outra da região do Barreiro de Cima, e em ambos é possível identificar esta imobilidade, bem como uma outra estratégia que possibilita contorná-la: a presença de um acompanhante.

> "Eu evito sair de madrugada. Quando eu saio é com meu marido dirigindo. Eu tenho muito medo, de assalto.
>
> *Quando a senhora está no carro também?*
>
> Tenho. Mas de madrugada eu sair pra buscar minha filha – minha filha tem 17 anos –pra buscar ela é ele que vai.
>
> *E ele vai sozinho?*
>
> A maioria. A não ser que eu vá com ele. Mas a maioria ele vai.
>
> Míriam, 59 anos, moradora da região do Anchieta. Família conjugal com filhos.
>
> Quando eu faço academia, e ainda não era horário de verão, seis horas assim, já tava escurecendo. Ainda dava pra poder vir. Mas mais [tarde] do que isso, nunca faço.
>
> *Você não sai de casa? Assim, pra pegar ônibus, depois que já escureceu você prefere não sair?*
>
> Eu prefiro. Eu sou muito medrosa.
>
> *Você tem medo do quê?*
>
> Ah... de abordagem. Violência. A gente ouve falar, tal. No meu bairro tem. Então eu evito muito sair, à noite. Quando eu saio geralmente é de carro com alguém. Eu nunca saio sozinha, pra não chegar de madrugada.
>
> *E quando você por acaso chega tarde, de uma festa, alguma coisa, sempre tem alguém que te leva, que te deixa?*
>
> Sempre.
>
> Laís, 49 anos, moradora do Barreiro de Cima. Família unipessoal.

A presença de um homem parece ser em alguns casos um artifício garantidor da segurança para algumas mulheres. No entanto, há outros aspectos dessa presença que foram considerados e nos ajudam a complexificar a experiência da masculinidade na cidade. Isabella, moradora do Barreiro de Cima, ao me falar sobre os caminhos que faz às sextas-feiras motivada pelo lazer, coloca que possibilidade de que seu companheiro entre em uma briga de rua apresenta para ela um maior risco e um maior estresse do que

o de algum tipo de abordagem ou violência quando no centro da cidade – território que conhece e é (re)conhecida por muitos que ali habitam.

> *Vocês vêm a pé?*
>
> Não aí é carro. Carro ou Uber, porque a noite tá muito insegura. Então a pé só se for para lugares muitos próximos. Não me sinto segura. Não me sinto segura mesmo. Por mais que trabalhe com as pessoas do entorno, usuários de droga que frequentam CRJ, que reconhecem, não me sinto segura. A coisa do uso da droga, no ápice dela, não tem como. Não vai me reconhecer.
>
> *Nem quando está com seu companheiro?*
>
> Não. Me sinto mais insegura ainda, homem puxa briga. Coisa de ser homem mesmo... Eu fico calada, converso, homem tem isso de machismo. É muito pior."
>
> Isabella, 31 anos, moradora da região do Barreiro de Cima. Família conjugal com filhos.

Por outro lado, não identificamos por parte dos homens nenhuma demanda ou queixa com relação ao período noturno. Ainda que o medo dos homens tenha aparecido ao discorrermos sobre o tempo da velocidade e a negritude, aqui, no tempo do dia, isto não aconteceu. A fala tranquila e despreocupada de Carlos, um homem jovem, ao relatar um longo trajeto que fez a pé pelo centro em uma sexta-feira à noite nos ajuda a ilustrar essa diferença.

> Desci na Praça da Estação e fui a pé até o [Edifício] Maletta. Bebi umas pinga [sic] lá e depois desci e fui a pé até no Floresta. (...) Eu fui andando mesmo. Não era bem Floresta ali não, ali era Santa Tereza na verdade. Eu desci a Bahia ali mesmo, cai no Viaduto [Santa Tereza], subi Assis Chateaubriand ali e já tava pertinho lá. Eu fui porque eu já tava no embalo mesmo, eu já tinha andado. Aí falei 'ah, vou continuar andando, não vou pagar Uber'.
>
> *E que horas que era isso? Já tava de noite?*
>
> Já, já era a noite já. (...) Eu devo ter uns quinze, vinte minutos. Eu já tinha tomado uma também né. (...) Aí vai tranquilo, sem stress.
>
> *Cê tava sozinho?*
>
> Sozinho."
>
> Carlos, 33 anos, morador do Barreiro. Família monoparental com pessoa de referência homem.

A experiência do medo como objeto de estudos de mobilidade manteve seu foco na experiência feminina. Como já comentamos, esse foi um aspecto apontado como responsável por uma redução nos mapas de mobilidade – e isso também identificamos nesta pesquisa. Somadas a esses estudos (VALENTINE, 1989; SIQUEIRA, 2015; SVAB, 2016, FIA FOUNDATION, 2017) frisamos aqui uma constrição também no que diz respeito ao *tempo* de mobilidade das mulheres, como recurso, por essa razão. Assim como a divisão sexual parece enviesar a disponibilidade e o uso do tempo de formas desiguais

para homens e mulheres, percebemos como o período noturno é percebido por elas de forma restrita em menor ou maior grau de acordo com a situação social e familiar em que se encontra. Em situações de menor vulnerabilidade, porém, as mulheres pareceram ser mais capazes de contornar situações de restrição ou constrangimento, tendo um maior grau de autonomia sob sua mobilidade e o uso de seu tempo.

Percebemos isso ao conseguir mapear algumas estratégias para lidar com as restrições que o esse horário do dia implica. Uma delas é arcar, se possível, com o preço de um táxi, um carro de aplicativo tipo Uber ou uma lotação – o serviço informal de transporte realizado por carros particulares entre o centro da cidade e o Aglomerado da Serra, que passa mais frequentemente nos pontos de ônibus e chega mais rápido ao destino, por ser direto[26]. Outra maneira é aumentar o tempo de deslocamento (às vezes até o triplo) até o destino, escolhendo percursos que sejam mais seguros. Novamente, de forma intrinsecamente relacionada com critérios de espaço, locais mais seguros puderam significar locais mais iluminados, mais conhecidos e com os quais a pessoa pode estar mais familiarizada, com mais pessoas na rua, com serviços abertos em horários mais tardios ou com uma melhor reputação quanto a seu "status" de periculosidade. Trataremos com mais afinco destes lugares ao abordar os critérios de espaço para a mobilidade. Por agora, vejamos como Carmem, que não tem acesso a um automóvel particular ou a possibilidade de voltar do trabalho de Uber, faz o manejo de seu tempo:

> *Tem alguma coisa que faz você mudar de trajeto?*
>
> [...] Quinta feira por exemplo é um dia meio chato, que eu saio tarde do salão. É, tem uma coisa aí que me faz pensar, me faz mudar o trajeto. Quinta e sexta. Muda meu trajeto porque: eu trabalho na (rua) Grão Mogol, e o índice de assalto no Sion é muito alto. É muito alto. O que me faz mudar o trajeto é: Eu podia pegar o 9106, ali do lado, em qualquer rua, mas se passou de 6, 7 horas, eu não pego. Então eu pego um ônibus pra poder ir pro centro, e do centro eu vou pra casa.
>
> *Nossa... Quanto tempo você demora nesse trajeto pra voltar pra casa? Quinta e sexta?*
>
> Demoro uma... uma hora e meia.
>
> *E se você pegasse o 9106, que é o que você geralmente faz, você demora quanto tempo?*
>
> Eu demoro uns quarenta minutos. Uma hora e meia é mentira. Eu demoro quase duas horas pra fazer esse trajeto.
>
> *Então cê triplica o tempo.*

[26] A cidade de Belo Horizonte também conta com um serviço de Táxi Lotação, institucionalizado e regular, que circula pelas avenidas Afonso Pena e Contorno. Este não deve ser confundido com a lotação informal que atende o Aglomerado da Serra, a que nos referimos.

> Por segurança.
>
> Carmem, 29 anos, moradora da Serra. família monoparental

É possível perceber em seu relato como as possibilidades são modeladas pelo aspecto organizacional do acesso a que se referiam Cass et al. (2005). Ter que recorrer a um percurso que envolve dois ônibus e uma distância muito maior para chegar em casa diz da organização institucional (e política) da cidade. Podemos ainda extrapolar esses autores e arriscar dizer que as medidas de segurança social e de segurança pública da cidade fazem também parte desta dimensão: quais as possibilidades de mover-se e acessar destinos desejados se o caminho implica em situações de risco?

Que essas demandas tenham aparecido no decorrer das entrevistas nos faz sublinhar o quanto a discussão sobre a mobilidade vai inserida em um debate mais amplo sobre a cidade de forma integral. Aqui, a dimensão da segurança pública fica evidente, com contornos generificados explícitos, mas mais adiante, veremos como a questão da moradia, da distribuição desigual de recursos pelo espaço e os movimentos de mercado também atravessaram as escolhas de mobilidade. A seguir, daremos enfoque ao âmbito das decisões institucionais acerca da organização das linhas de transporte público e do manejo do trânsito que de forma geral foram explicitamente fatores que incidiram nos caminhos percorridos e possibilidades de destinos alcançáveis. Essas decisões, como veremos, por vezes apontam também para uma leitura estreita da mobilidade, ao limitarem seu entendimento como um movimento mecânico, descorporificado, orientado apenas às necessidades de trabalho.

### 4.3.2 O tempo do sistema

Decisões tomadas em gabinetes institucionais sobre a frequência de ônibus, o tempo semafórico ou a velocidade das vias modelam nossas mobilidades de formas específicas. O tempo do sistema, como o chamaremos, trata-se deste tempo segmentado e organizado por estas medidas.

Como acabamos de ver, o tempo do dia pode implicar em mudanças e restrições em trajetos de mobilidade de acordo com as situações sociais de cada um e cada uma. Aqui, veremos que há também implicações no tempo do sistema de acordo com o período do dia e da noite. As escolhas pela redução da frota de transporte coletivo no período noturno e de fins de semana, por exemplo, bem como a periodicidade e o número de

carros disponíveis são aspectos que incidem de forma muito contundente nas possibilidade de mover-se das pessoas que contam com o transporte público como seu principal meio de deslocamento. Nesse quesito, vemos que outras faixas de horário aparecem relacionadas aos constrangimentos de mobilidade, como o horário de pico. Nos relatos abaixo, podemos ver como o tempo, a organização do sistema de transporte, o local de moradia e a renda se associam na racionalização dos trajetos:

> *Às vezes você pega o amarelinho?*
>
> As vezes pego.
>
> *Quando que você pega o amarelinho?*
>
> Geralmente quando eu venho da vila, porque eu moro [na parte mais baixa da Serra] ... Apesar que demora muito, né? Nó, quando é feriado e domingo então, se cê precisar chegar dez horas cê pode chegar no ponto dele sete e meia da manhã."
>
> Lucas, 35, morador da Serra. Família mosaico.
>
> "Esses ônibus circulam nas vilas, né, circulam dentro do aglomerado, mas eles passam por um trajeto onde eles encontram os outros ônibus, que vão pro centro. [...] Ele é 90 centavos, mas ele é pago. E aí, dependendo do horário que cê for pegar cê nem entra. É bom ter esses ônibus, mas é bem problemático porque eles não aumentam o número de carros. Porque como é um ônibus que não dá lucro pra as empresas de ônibus, eles não investem. Quase sempre o ônibus tá quebrado, sempre tem b.o. E aí, em horário de pico assim, cê vê muita gente no ponto. Então pra quem mora mais pra cima é foda, é uma tristeza ter que pegar esse amarelinho, porque não dá muito pra contar com ele. Quando vem um não cabe todo mundo, e aí vai todo mundo num mesmo ônibus socado assim. É bem complicado o amarelinho."
>
> Talita, 23, moradora da Serra. Família unipessoal.

Lucas, em seu depoimento, já nos adianta a situação de redução da frota de carros e de sua frequência aos fins de semana, o que ocorre também no período da noite. O relato de Carmem, moradora da Serra, sobre sua mobilidade de lazer às sextas-feiras no período da noite, assim como o relato de Talita sobre a retirada de uma linha que atende o aglomerado aos finais de semana exemplificam o que queremos expor. Destacamos aqui também como essas decisões acerca da diminuição da frota levam a um maior uso de automóveis particulares, ao uso de meios de transporte irregulares e mesmo à estaticidade de quem não consegue transpassar essas restrições:

> Sexta geralmente eu tomo uma cervejinha com o povo no centro... Aí tem que subir de lotação. Se cê vai tomar uma cerveja com o povo no centro cê não pode voltar mais de ônibus, porque depois de meia noite não tem ônibus mais na serra.
>
> *Não tem ou não passa?*
>
> Não tem ônibus. Não tem. Depois de meia noite não tem ônibus na serra. Então tipo assim, isso é uma coisa. Tipo assim, pra você poder sair... O povo quer parar com a lotação. A BHTRANS quer acabar com a lotação. Se não tem um

> ônibus? Depois de meia noite? Ou, a gente tem de ficar preso aqui?! Não pode sair? Deve ser isso.
>
> Carmem, 29 anos, moradora da Serra. Família monoparental
>
> "No domingo tem só um ônibus, porque uma das linhas que é o 4102 só vai do Aparecida até o centro e depois volta pro Aparecida. Não sei porquê, ninguém sabe porquê que esse ônibus não vem na Serra no domingo, porque é uma necessidade sim do Aglomerado. Até porque ele é um ônibus que é alimentado por outras linhas aqui, que são os micro-ônibus, e boa parte da favela pega esse ônibus pra ir pro centro - ele e o 4107. Então domingo fica um ônibus só, aí é foda. E domingo já é um dia que tem um horário mais complicado, né?
>
> Talita, 23 anos, moradora da Serra. Família unipessoal.

Outras violências institucionais[27] puderam ser mapeadas com relação à mobilidade no Serra. Talita segue nos contando como prefere fazer baldeações próximas ao ponto final dos ônibus em dias de rota reduzida, após o anoitecer ou em dia de baile funk para evitar que os motoristas "janelem". Ela o faz por se sentir mais segura em pontos mais movimentados, mas também porque esta prática de "janelar" de motoristas do sistema formal de transporte é bem frequente em dias de baile ou de menor escala de atendimento. Lucas também me explica sobre a prática, que quer dizer que com frequência os motoristas não param em todos os pontos do trajeto ou alteram o itinerário para não deixar subir, propositalmente, aqueles marcados por um estigma do favelado – para utilizar o termo de Gondim (1981) a partir de Goffman (1963, 2004). Ele adiciona ainda que sua percepção é de que os motoristas neguem a entrada no transporte mais usualmente para homens, em um transparente relato de racismo institucional (BOURNE, 2001). Outro aspecto notável nas entrevistas com os moradores da Serra que merece ser explicitado foi a quantidade de vezes que foi mencionado o deplorável estado dos ônibus e a frequência de mau-funcionamento ou quebra dos veículos durante as viagens, algo que não foi relatado em nenhum outro contexto.

O uso de critérios organizacionais para mover-se foram percebidos com mais frequência nas regiões da Serra e do Barreiro (estando mais relacionados à organização do sistema de transporte coletivo, enquanto no Anchieta e Castelo as preocupações mais marcantes quanto a esse aspecto diziam respeito à congestionamento e disponibilidade de estacionamento). Ainda que nas áreas com o menor IDHM (Serra e Barreiro) tenhamos a maioria dos entrevistados dependentes do transporte público, vemos que o acesso ao carro em ambas as regiões se traduz em acesso à cidade – a postos de trabalho no centro, a

[27] Entende-se como violência institucional "qualquer tipo de violência exercida no contexto de uma instituição, pública ou privada, com ou sem fins lucrativos; prática contra pessoas de ambos os sexos e de qualquer idade". (APAV, 2015).

serviços de melhor qualidade ou de menor preço, a variadas opções de lazer e, fundamentalmente, a um aumento do leque de escolhas possíveis de atividades e destinos na cidade. Nos discursos dos não-motoristas o automóvel também aparece como a solução possível ao problema, deixando um incômodo silêncio sobre a participação do poder público nesse sentido. Ao perguntarmos sobre o que poderia ser melhorado nas mobilidades do/da entrevistada, recebemos um grande volume de respostas rápidas e assertivas que se reduziam a ter um carro ou acesso a ele por meio de aplicativos:

> *Olha, minha filha, quem o povo mais chama aqui nessa estação é Deus. Oh meu Deus! Oh, meu Deus..."*
>
> Usuária da Estação de Integração Diamante, Barreiro de Cima, diário de campo.
>
> "Cê acha que tem alguma coisa que poderia interferir em como você se sente quando pega ônibus?
>
> Não...Só se eu pegar um Uber (risos)."
>
> Carolina, 41 anos, moradora da região do Barreiro de Cima. Família monoparental.
>
> "Tem alguma coisa nesses trajetos que facilitaria sua ida lá?
>
> Ah...Não acho que não...Assim, tem né, quando eu aprender a dirigir."
>
> Élida, 42 anos, moradora da Serra. Família conjugal com filhos.

O automóvel particular, no entanto, não é garantia de "saltar" todos os entraves com relação ao tempo do dia. O horário do rush foi também identificado por motoristas como um período para permanecer em casa, apenas que, dessa vez, por escolha. De forma similar aos trabalhadores de horários flexíveis de Breedveld (1998), aqueles que dispunham de soberania o suficiente sobre sua mobilidade e seu tempo foram capazes de determinar com maior autoridade as faixas de horário em que estão em circulação pela cidade:

> Não, a princípio é só o trânsito mesmo, principalmente em horários de pico pra sair, pra ir em algum lugar. Porque pra vir aqui pro bairro, de onde você estiver, se você resolver sair depois de quatro e meia da tarde você demora muito mais pra chegar aqui do que o normal. A gente evita de deslocar aqui pro bairro. Esse horário das 16:30 até umas 18:30, 19hs é bem complicado o trânsito.
>
> *E aí como que você faz? Você não sai nesses horários?*
>
> Quando eu saio eu já me programo pra sair antes. Ou então, depois.
>
> Solange, 45 anos, moradora da região do Castelo. Família monoparental.

Queremos ressaltar ainda o quanto a dimensão organizacional do transporte incide no tamanho (e qualidade) dos mapas de mobilidade. A frequência das linhas, o quadro de horário, o local do ponto, a confiabilidade do serviço e a infraestrutura de iluminação das

vias foram exemplos associados ao constrangimento da mobilidade de homens e mulheres nesta dimensão de análise. De forma específica esse aspecto influencia nos mapas de mulheres, uma vez no período noturno a espera pelo transporte é um fator de alto risco para elas, conforme verificamos em nossas entrevistas em consonância com outros estudos. (ITDP, 2018). Se sua renda é significativamente mais baixa quando comparada à dos homens, assim como a possibilidade de acessar um automóvel, podemos afirmar que as mulheres – e em especial aquelas em maior situação de vulnerabilidade social – que mais têm seu horizonte de mobilidade reduzido com medidas de "enxugamento" do sistema de transporte público.

Quando Jirón (2007) apela a que estejamos atentos às relações entre desigualdade e mobilidade, aqui temos uma porção delas relacionadas à gestão do transporte na cidade. Ao consideramos mais adiante a dimensão do espaço veremos que o acesso a bens e serviços da cidade também é comprometido pela organização do sistema de mobilidade, mas aqui vemos a brutalidade do impacto organizacional na relação dos indivíduos com seu próprio tempo. Com esse contexto e a altíssima taxa de motorização da cidade[28], não raro as pessoas com menor soberania relataram investir de duas a três horas das disponíveis em seu "banco de tempo" para realizar cada deslocamento de ida e volta.

Relacionamos também esse "tempo do sistema" aos constrangimentos de autoridade como definidos por Thrift (1977), aqueles remetidos a limitações e a controle de acesso – como comumente encontrados no acesso às escolas, aos hospitais e a outras instituições. Thrift (1977) ainda considera que esse tipo de constrangimento ocorre em diferentes níveis, produzindo distintas hierarquias na acessibilidade. Os exemplos dos quais nos dispusemos nos auxiliam a identificar estas hierarquias: de acordo com o acesso a automóvel, com aspectos generificados de soberania de tempo e arranjo familiar, de acordo ainda, com a raça e o local de moradia. Não se trata, contudo, de ler essas hierarquias como somatórias de opressão – a dificuldade de descrevê-las está justamente em sua sobreposição, na articulação entre as esferas que identificamos, que produzem vivências e desigualdades específicas no acesso à cidade e a seus recursos.

[28] Segundo dados do Balanço da Mobilidade de Belo Horizonte (BHTRANS, 2018, p.5), "nos últimos dez anos, a população de Belo Horizonte cresceu 4,6% e a frota de veículos, 84,3%, resultando em aumento de 76,2% na taxa de motorização da cidade, uma das mais altas do país, com 745 veículos para cada mil habitantes."

Para concluir, gostaríamos ainda de explorar brevemente um último ponto que acerca da dimensão organizacional da cidade e o tempo: o local de moradia. Dedicaremos mais atenção a essas particularidades ao tratarmos dos critérios de espaço que orientam as mobilidades, mas é preciso considerá-los aqui também uma vez a distribuição desigual de recursos, postos de trabalho e opções de lazer pela cidade influencia no tempo gasto e na possibilidade de acessá-los. Encerramos este segmento do capítulo, enfim, com dois relatos bastante opostos sobre essa questão. Enquanto Lorena, moradora do bairro Manacás – região do Castelo – se dispõe a fazer um deslocamento de 40 minutos para comprar ração para seus cachorros e ter um momento de lazer, Ruth, por outro lado, moradora da região do Anchieta, me conta que não precisa se deslocar muito, uma vez que em sua região "tem tudo". Curiosamente, o longo percurso cuja origem era na região do Bairro Castelo tinha como destino a região do Bairro Anchieta:

> A gente voltou pra casa e depois saímos pra comprar ração pros cachorros.
>
> *E aí foram vocês duas juntas?*
>
> Fomos. Como já estava mais de noite só tinha o Petz pra ir. Então a gente foi lá na Nossa Senhora do Carmo.
>
> *Então vocês voltaram aqui e depois foram lá na Nossa Senhora do Carmo só comprar a ração?*
>
> Foi...Porque a gente pode entrar com eles lá.
>
> *Ahhh, vocês podem entrar com eles, entendi! [...] Então vocês voltaram aqui, colocaram os dois cachorros dentro do carro e foram lá no Petz porque podiam entrar com eles e estava aberto, é isso?*
>
> Isso! (risos)
>
> *Entendi. E quanto tempo vocês demoraram até la no Petz?*
>
> Ah, demorou mais porque nós passamos pela Praça da Liberdade, então deve ter demorado uns 40 minutos.
>
> Lorena, 36 anos, moradora da região do Castelo. Família unipessoal.
>
> *A senhora estava me falando que acha o centro um pouco perigoso, né? Mesmo achando perigoso a senhora não deixa de ir?*
>
> Ah, eu vou muito pouco, mas vou. Eu tenho uma amiga que gosta muito de ir lá. Galeria Ouvidor ela tem mania (risos)! Mas eu, pessoalmente, raríssimamente, só pra mim, é muito raro eu ir lá.
>
> *É porque a senhora acha perigoso, não gosta?*
>
> Acho perigoso e tem tudo aqui em cima, pra quê que eu vou lá?
>
> Ruth, 75 anos, moradora da região do Anchieta. Família conjugal sem filhos.

Com os relatos acima vemos com transparência a necessidade de fazer uma leitura em rede dos critérios de tempo e espaço. As regiões do Anchieta, Castelo, Serra e Barreiro

são qualitativamente distintas entre si, não sendo possível que concordemos com Bergson (ANO apud MASSEY, 2004) de que toda mudança se trata de uma mudança no tempo, de forma exclusiva. A forma através da qual o espaço da cidade está organizado, com uma distribuição desigual de recursos por seu território, por exemplo, é um dos aspectos dos quais trataremos no próximo capítulo. Também, veremos como a infraestrutura material de alguns espaços se relacionam com aspectos do tempo do dia, em que passar por lugares específicos no período noturno se torna um problema. Encontraremos ainda articulações entre o uso do espaço da cidade e as desigualdades da divisão sexual do trabalho e o uso do tempo de homens e mulheres. Vejamos a seguir.

# 5 CRITÉRIOS DE ESPAÇO

A forma do espaço, os símbolos nele impressos, recursos por sua extensão distribuídos e sua organização também são fatores que identificamos como orientadores do processo de tomada de decisão acerca das mobilidades. Neste capítulo explicitaremos a partir das entrevistas porque e como o "espaço importa".

Assim como o tempo, identificamos facetas do espaço que interferem de forma singular nos percursos e destinos possíveis de serem acessados. Sendo assim, dividiremos o conteúdo deste capítulo em três subseções. A primeira será relativa a um aspecto que que pode ser lido em toda a fala dos participantes da pesquisa: a relação entre o espaço público e o espaço privado. A partir de leituras feministas e da perspectiva móvel de Sheller e Urry (2003, 2006), demonstraremos como ela apareceu, e tensionaremos um pouco os entendimentos tradicionais destas duas esferas ao falar das mobilidades generificadas e do cuidado. Após isso, passaremos a explorar como a distribuição de recursos pelo espaço afeta as opções de mobilidade, tratando da espacialização desigual de equipamentos de saúde, educação, lazer, serviços, transporte e seu efeito no cotidiano das pessoas. Por fim, faremos uma última seção dedicada aos "espaços móveis" da cidade, conforme entendidos por Jirón (2010). Nele trataremos dos espaços materiais por onde circulamos e dos espaços de transporte. Ao longo das subseções pontuaremos as formas através das quais as relações sociais modelaram o espaço, a mobilidade ou foram por ele modeladas, extrapolando os escritos de Elias (1994; ELIAS & FERREIRA, 2008) sobre as interrelações sociais, e indo em direção à proposta de Massey (2004) que nos convida a pensar em interrelações entre espaço, sociedade e indivíduos.

## 5.1 ESPAÇO PRIVADO, PÚBLICO

Assim como ocorreu com as questões relacionadas ao uso do tempo, analisar as mobilidades com uma perspectiva de gênero nos fez identificar padrões que demandaram retomar produções acerca da divisão entre os espaços público e privado na bibliografia feminista. Nesta seção trataremos da diferenciação entre as esferas pública e privada, e em como essa divisão apareceu por vezes mais ou menos marcada, ao nos debruçarmos de forma especial sob os padrões e experiências das mobilidades do cuidado.

Identificado como um dos pilares da luta feminista desde o século XIX (ROSSI-DORIA, 1995) a reflexão crítica sobre a dualidade entre a esfera pública e a esfera privada

permitiu que se expusesse o caráter histórico da separação entre as duas, revelando suas implicações diferenciadas para mulheres e homens (MIGUEL; BIROLI, 2014). A construção da fissura entre esses dois espaços data desde os escritos sobre a *polis* grega, onde imperava o domínio da participação política, da cidadania e da persuasão pelo discurso, diferenciado – e de certa forma oposto – à esfera da família. A esfera familiar, onde as relações certamente não se davam a par de igualdade como entre os seletos cidadãos, era a morada da individualidade e da persuasão pela força, o domínio das coisas materiais, do trabalho braçal e de reprodução da vida, assim como daqueles (entre mulheres e escravos) que não eram livres para se juntar aos seus semelhantes na *ágora*, como cidadãos. (ARENDT, 2007; LAMOREUX, 2009).

As tradições modernas repaginam a separação entre o público e o privado sem tocar na rigidez dessa cisão para as mulheres – uma vez que aos homens, como chefes de família, era permitido certo trânsito entre as esferas. (LAMOREUX, 2009). Ao situar a cidadania com uma forma de natureza humana, Rousseau é trazido por Lamoreux (2009) como aquele que propõe a mais elaborada formulação da divisão entre a esfera pública e a privada, uma divisão que reproduzia exatamente os papeis sociais de sexo em uma completa naturalização das mulheres no lugar da maternidade, da dependência, do domínio afetivo e do espaço doméstico. Sem uma reflexão crítica acerca dessa fissura, pensadores dos séculos XVIII e XIX (incluindo-se Hegel, Hume, Habermas) suspenderam os problemas relativos às desigualdades na esfera privada para tratar da esfera pública como um espaço de discussão entre iguais (MIGUEL; BIROLI, 2014; LAMOREUX, 2009). Pateman (1988 apud LAMOREUX, 2009) evidencia, então, como as teorias modernas do contrato social definem no marco da esfera pública um indivíduo definido pela independência, a responsabilidade e a razão, enquanto na esfera privada um sujeito cada vez mais orientado à família e à intimidade.

A suspensão dos conflitos na vida privada leva, segundo Miguel e Biroli (2014), à uma deficiência na compreensão das dinâmicas na vida pública. O pensamento crítico feminista nesse sentido surge na função de visibilizar as conexões entre as posições nas esferas e as relações de poder na vida doméstica, para assim possibilitar a compreensão das consequências políticas de arranjos privados. Sem percebê-las, será impossível compreender como “relações tidas como voluntárias e espontâneas, mas que respaldam padrões de autoridade e produzem subordinação, têm impacto ao mesmo tempo para o

exercício da autonomia por *cada indivíduo* – em ambas as esferas – e para a construção da democracia." (MIGUEL; BIROLI, 2014. Grifos da autora).

Ainda que o espaço público assuma diferentes significados nessa luta e na vasta bibliografia publicada sobre as dificuldades e interdições às mulheres nessa esfera da vida, aqui ressaltamos que ele também pode significar, literalmente, a rua.

Lyra (2016) assim como Souza e Oliveira (2016) evidenciam tensões na ocupação do espaço público por corpos de mulheres no contexto brasileiro. Estratégias para dificultar seu acesso ou para demarcar como ele deveria ser feito e entendido se relacionam com a construção de uma geografia de por onde é possível uma mulher circular, trabalhar, festejar, etc, no espaço na cidade. Ao citar Gilberto Freyre sobre a circulação de mulheres brancas no Brasil do século XIX, Souza e Oliveira (2016) destacam:

> [...] 'a mulher, *quando saía de casa*, era quase sempre de serpentina, de palanquim, de liteira, de carro de boi" (Freyre, 2002, p. 813, cursiva nuestra). En Río de Janeiro, durante el siglo xix, "[...] as senhoras brasileiras usavam sapatos de seda extremamente delicados. Postos em contato, *mesmo breve*, com as calçadas ásperas, rompiam-se facilmente [...]" (Freyre, 2002, p. 1162, cursiva nuestra). Vale la pena destacar que, en ese momento, "Se o costume não impedisse às senhoras passear nas ruas, dificilmente poderiam dedicar-se a esse exercício com qualquer conforto" (Ewbank en Damatta, 2010, p. 18).
> SOUZA & OLIVEIRA, 2016.

McLafferty e Preston (1991) assim como Lyra (2016) apontam ainda para como a circulação de corpos de mulheres brancas e não brancas se deparam com restrições e vivências distintas pelo espaço. McLafferty e Preston (1991) demarcam especificidades nas reduções de mapas para acessar postos de trabalho, sendo a menor propensão de mulheres para buscar trabalho longe do domicílio mais associada a mulheres brancas do que àquelas de minoria étnicas. Lyra (2016), trazendo também o contexto brasileiro do século XIX, compara experiências e mostra um determinado controle moral do acesso ao espaço público, que opera de modo contínuo com relação às mulheres, mas de forma específica conforme a cor de sua pele e sua situação no mercado de trabalho (neste momento histórico bastante correlacionadas no Brasil):

> De um lado, entre as mulheres mais ricas, as restrições à aparição pública tinham o intuito de evitar o contato direto com pessoas de outras classes sociais; também lhes era imposto que estivessem acompanhadas, sob o risco de terem sua reputação questionada. Eram, no entanto, constantemente estimuladas a comparecer ao teatro, a casas de chá e a outros eventos sociais.
> Por outro lado, a realidade das mulheres que precisavam trabalhar, para completar ou mesmo garantir todo o orçamento familiar, era bastante diferente.

> O tratamento dado pela polícia e pela própria população era permeado de violência e humilhações públicas. Muitas vezes, estas mulheres eram impedidas de sentar-se e usufruir da sombra e do descanso nas praças públicas, com o risco de serem taxadas de prostitutas, sofrerem agressões físicas ou mesmo serem presas. (LYRA, 2016, p. 30).

É difícil e, talvez, impossível, separar nas narrativas que recolhemos o que aparece como sendo uma restrição objetiva à circulação no espaço por questões de segurança e uma percepção de que um corpo de mulher – o próprio corpo das entrevistadas – não deveria ocupar determinado lugar, em determinado horário, de determinada forma, por normativas de gênero socialmente estabelecidas. Identificamos ao lançar o olhar para o trânsito das mulheres na esfera pública como as dinâmicas entre o público e privado se traduziram em imobilidades específicas para as mulheres, bem como em padrões de circulação para as que fazem trajetos públicos.

Dentre as imobilidades, já comentamos como as identificamos com relação à presença de crianças em casa ou nos trajetos, a períodos do dia, a determinadas regiões e distâncias na cidade e à presença ou não de acompanhantes. Aparecem nessas restrições a construção social do gênero feminino biologicamente inseparável do trabalho de cuidado da prole, bem como a fragilidade e dependência que implicam na necessidade de um acompanhante. Também, a construção de normas acerca da feminilidade adequada ao espaço público tomam como oposto indesejável o lugar da "mulher pública", o lugar da prostituição que se torna o "parâmetro limite para o comportamento feminino no espaço urbano". (RAGO, 1991, p. 54). O mote da campanha feminista "Não Mereço Ser Estuprada"[29] que ganhou relevante visibilidade no contexto contemporâneo brasileiro se remetia a essa referência, em que as mulheres demandavam respeito por seus corpos no espaço e no transporte público independentemente da vestimenta, do horário de circulação e de sua situação quanto estar ou não acompanhada.

A figura e a forma de circulação das mulheres pela cidade são reguladas por essas normativas que, por vezes, limitam completamente seu movimento enquanto em outras servem de referência a eles. Uma regulação do movimento feminino na cidade não quer dizer, no entanto, sua completa adequação. Se nos posicionamos a partir da leitura de Elias (1994) sobre a relação entre indivíduo e sociedade, entendemos que ela compreende

[29] A campanha online teve ampla repercussão no ano de 2014 após a divulgação de pesquisa realizada pelo IPEA que revelava que 65% dos entrevistados concordavam com a afirmativa: "mulheres que usam roupas que mostram o corpo merecem ser atacadas". A viralização nas redes sociais de fotos de mulheres em diversas vestimentas com a frase "Eu não mereço ser estuprada" foi tão intensa que chegou aos principais tabloides da mídia convencional.

sempre em alguma medida uma margem de agência do indivíduo, de acordo com a configuração da rede de relações em que se encontra. Essa margem dá espaço tanto para resistências no uso, na circulação do espaço público e na participação política em movimentos reivindicativos com esta pauta, por exemplo, quanto para uma agência e uma autonomia cotidiana que não necessariamente se situa em relação ao "poder" mas existe como uma "*capacidade para ação* criada e propiciada por relações concretas de subordinação historicamente configuradas". (MAHMOOD, 2006, p.123. Grifo nosso).

Ao aplicarem as lentes das mobilidades na dualidade do público e privado, Sheller e Urry (2003) nos convidam a pensar as formas através das quais há fluxos entre elas. Entre os homens é percebida uma certa facilidade neste trânsito entre os espaços, em que simultaneamente é possível ocupar com propriedade lugares públicos de participação no trabalho e na política, bem com o lugar de chefe da família. (LAMOREUX, 2009). Com relação à possibilidade de mover-se das mulheres entre essas esferas percebemos outras nuances. A primeira que identificamos é já mais discutida pela bibliografia e está relacionada à facilidade de trânsito entre o público e privado ao considerarmos as mulheres que estão inseridas no mercado de trabalho. (MIGUEL; BIROLI, 2014; LYRA, 2016). Esse exercício, segundo os autores, se configura como uma ponte para o acesso à cidadania, à vida e à *via* pública. Em nossos dados qualitativos, com relação a isso, observamos que mesmo com alta renda e escolaridade, as mulheres que se encontravam fora do mercado (formal ou informal) tinham cargas mais pesadas de tarefas e mobilidades relacionadas ao cuidado. Apesar de diferenças com relação à quantidade de tarefas realizadas por elas, alguma distância entre o que era feito por homens e mulheres permaneceu em todos os estratos socioeconômicos a que tivemos acesso, bem como na diversidade de regiões da cidade.

O outro aspecto que queremos abordar sobre o movimento entre as esferas concerne à oportunidade de fazer uma leitura das mobilidades do cuidado como uma dimensão da esfera privada em movimento, de um uso privado da esfera pública, do espaço privado sendo/estando público, *on the go*.

Sheller e Urry (2003), ao considerar a bibliografia feminista, se alinham à uma perspectiva que não mantém uma divisão regional do público em oposição ao privado, e justificam esse apelo por considerar que os fluxos dessa dinâmica são simultaneamente públicos e privados. Assim como coloca Biroli (2014, sem página), faria sentido abandonar uma visão "de que esfera privada e esfera pública correspondem a 'lugares' e

‘tempos’ distintos na vida dos indivíduos, passando a discuti-las como um complexo diferenciado de relações, de práticas e de direitos”.

Não nos parece, no entanto, que a distinção entre os domínios público e privado deveria ser dispensada, como propõem Sheller e Urry (2003, p. 122), uma vez que esses autores sustentam que “quase nada da vida social contemporânea permanece de um lado ou de outro da divisão”[30]. É relevante situar que sua análise se dirige a um caminho que considera também as densas complexidades que invadem a vida contemporânea a partir do advento das novas tecnologias de comunicação, fazendo-nos refletir e torcer conceitos de privacidade, exposição, e mesmo de participação política. Ainda assim, nos parece que o peso da divisão das esferas pública e privada ainda permanece no cotidiano de homens, mas principalmente de mulheres, quando nos debruçamos sobre a divisão sexual do trabalho, o uso do tempo, o trabalho de cuidado e as mobilidades a eles associadas.

Mantendo a separação entre as esferas pública e privada, mas assumindo trânsitos possíveis entre elas, percebemos que este uso privado das mobilidades do cuidado incide de forma substancial nas possibilidades de deslocamentos pela esfera pública por parte das mulheres. Os destinos de suas viagens, as distâncias percorridas em relação ao domicílio associadas ao cuidado dos filhos, as vias e meios de transporte que possuem infraestrutura o suficiente para estar com crianças são exemplos de contornos que este uso dá para as mobilidades de mulheres. Mesmo sem a presença de crianças em seus domicílios, aquelas responsáveis pela casa são ainda as que mais frequentemente realizam viagens para compras de mantimentos, e não deixam muitas vezes de cuidar de dependentes residentes em outros locais – como pais, mães e avós.

As restrições com relação aos horários de circulação e a presença de acompanhantes nos fazem retornar às normas de gênero encontradas de forma vasta e bem distribuída nas sociedades: o domínio masculino do espaço público, enquanto o feminino daquele privado. (ARENDT, 2017; KERGOAT, 2009; LAMOUREUX, 2009). A própria violência contra a mulher no espaço e no transporte público que atinge cifras exorbitantes no Brasil[31] pode ser interpretada como um mecanismo de preservação de

[30] Em tradução livre: “The distinction between public and private domains should be dispensed with since nothing much of contemporary social life remains on one side or the other of the divide.” (SHELLER & URRY, 2003, p. 122.).

[31] Estima-se que 86% das mulheres brasileiras já tenham sofrido algum tipo de violência no espaço público, a partir de dados divulgados pela ActionAid (ACTION AID, 2016).

normas sociais de gênero e a manutenção do lugar público como domínio masculino (KISSILING, 1991; ROCHE, 1996).

Identificamos anteriormente como a configuração do espaço com sua distribuição desigual de recursos e infraestruturas, bem como a configuração dos espaços móveis inadequados para o trânsito com crianças e cargas estiveram conectadas com a constrição de espaços para mulheres. Aqui, ao tomar todo o espaço público da cidade com um espaço móvel por onde circulamos, apontamos também sua construção generificada enquanto outro aspecto desta constrição. Em sua forma material, construído majoritariamente por homens (MASSEY, 1991), ou de forma simbólica, questão é que o espaço é também generificado por ser socialmente construído e, assim, ser simultaneamente produto e produtor de interrelações. (MASSEY, 2004). Sobre esse termo, lembramos que com Massey (2004) as interrelações extrapolam aquelas sob as quais se debruça Elias (1994), as quais nos acostumamos a denominar "sociais". Com a perspectiva de Massey (2004) nos lembramos também de considerar aquelas tecidas entre indivíduos (em redes) e os espaços por onde circulam e habitam.

Ao tratar a seguir, então, da distribuição espacial dos recursos e das formas possíveis de se deslocar pelos espaços da cidade e *em* espaços móveis de fato – a saber, espaços de transporte como ônibus, metrôs, automóveis ou bicicletas – é necessário que tenhamos em mente esta camada social da construção generificada dos espaços públicos aos quais nos dedicaremos. Aqui falamos em cidades possíveis uma vez levamos em conta também a impossibilidade de se deslocar e os caminhos potenciais que não são feitos por restrições relacionadas a construções de gênero e a situações específicas de raça e classe. Veremos a seguir como estes aspectos apareceram em deslocamentos realizados, mas antes relembramos que ao tratarmos destes trajetos públicos, integram-se a eles virtualmente aqueles não realizados aos quais tivemos acesso por meio dos dados da Pesquisa OD: em que mulheres e responsáveis por dependentes eram maioria entre os entrevistados que não haviam saído de casa no dia anterior.

## 5.2 ESPAÇO DE RECURSOS

A forma pela qual se espalham os recursos da cidade por esse espaço concreto foi também outro aspecto que percebemos como delineador das mobilidades e destinos. A facilidade ou dificuldade que moradores de diferentes regiões enfrentam ao precisar ou

desejar acessar algum local serviço apareceu de forma contínua em todas as entrevistas, e percebemos como a estrutura da rede de mobilidade se mostrou ser um fator crucial para garantia do acesso.

A partir das leituras de Galster e Killen (1995 apud FLORES, 2009) e Wilson (1987 apud FLORES, 2009), Flores (2009) elabora duas noções que nos foram úteis ao refletir sobre esta distribuição desigual de recursos pela cidade: as de geografia objetiva de oportunidades (da qual trataremos agora) e geografia subjetiva de oportunidades (da qual trataremos ao considerar os espaços móveis). Interessada sobre os efeitos da segregação residencial socioeconômica sobre os indivíduos, a perspectiva de Flores (2009) expõe que

> [...] existem variações tanto objetivas como subjetivas ao processo de tomada de decisões e às restrições propostas pelo espaço. A estrutura, a qualidade e acesso a oportunidades – sistemas sociais, mercados e instituições – variam objetivamente entre uma área e outra. Ao mesmo tempo, os valores, aspirações, preferências e a percepção subjetiva sobre os resultados potenciais da tomada de decisões são influenciados pela rede local social e, por este motivo, também variam geograficamente. (FLORES, 2009, p. 201).

A partir dessa leitura, a distribuição dos recursos do espaço se mostra decisiva na tomada de decisões uma vez que afeta objetivamente a estrutura de oportunidades das pessoas. (FLORES, 2009). Dessa forma podemos entender como a segregação residencial socioeconômica atua como barreira ou como facilitadora espacial a oportunidades no mercado de trabalho (CARDOSO, 2017; FLORES, 2009), a equipamentos de educação (PACIONE, 1997 apud FLORES, 2009), de saúde e cuidado (ITDP, 2017), e de contato com o crime (GALSTER; KILLEN, 1995 apud FLORES, 2009).

Nesta seção evidenciaremos de que forma a distribuição desiguais de recursos na cidade se relacionou com os critérios de escolha de mobilidade das pessoas que entrevistamos, assim como com os destinos possíveis de serem circulados por elas. Divido em duas subseções, começaremos por mostrar as desigualdades de acesso ao emprego, serviços e equipamentos de saúde e educação. Posteriormente mostraremos como redes de solidariedade na cidade operaram como recursos para uma circulação possível e em segurança.

### 5.2.1 Emprego, serviços, saúde e educação

Quanto à distribuição de recursos, em nossas entrevistas percebemos que aqueles moradores e moradoras da região do Anchieta – na região central e com o maior IDHM da cidade, foram os que menos apresentaram queixas sobre a distância percorrida para

acessar locais de trabalho, lazer e cuidados com a casa e a família. Ao analisarmos os critérios de tempo ressaltamos inclusive a falta de necessidade de sair do bairro apontada por algumas pessoas durantes as entrevistas, com a justificativa de que "tem tudo aqui".

Essa correlação de maior renda dos moradores com a maior concentração de serviços foi encontrada repetidamente em estudos de segregação residencial. (VILLAÇA, 1998, CARDOSO, 2007; CASTRO *et. al*, 2000; VERAS *et. al*, 2016). Sobre a distribuição de recursos pelo espaço no contexto brasileiro, Villaça (1998) tomou São Paulo para analisar a presença de serviços de saúde por área da cidade, explicitando a diferença perturbante entre as porcentagens encontradas em áreas "nobres" e periféricas. Seus dados revelaram que mais de 50% dos serviços oferecidos por médicos e dentistas se localizavam em áreas de grande concentração de camadas de alta renda, e que, por outro lado, havia somente 5% de médicos em São Caetano do Sul, por exemplo, e 1,3% de médicos em Diadema, regiões de moradia de camadas populares.

O acesso a vagas no mercado de trabalho foi objeto do estudo de Cardoso (2007) que, ao considerar a Região Metropolitana de Belo Horizonte, explicitou como o nível de renda, associado ao local de moradia, foram fatores cruciais para determinar o acesso a postos de trabalho na região, distribuídos de forma desigual pelo espaço da cidade.

Ao considerar como exemplo a esfera do desajuste espacial no mercado de trabalho, Flores (2009) considera três mecanismos principais em sua manutenção. O primeiro deles é o relacionado à mobilidade, à distância entre moradia e posto de trabalho, ao custo financeiro e temporal implicado nas viagens. O segundo diz respeito à discriminação, seja racial ou de classe, e, adicionaríamos ainda, de gênero. O terceiro, que também pode ser lido a partir do paradigma das novas mobilidades, diz respeito à assimetria de acesso à informação acerca de vagas de trabalho.

Evidentemente o primeiro mecanismo nos interessa de forma especial, e se relaciona diretamente com os critérios de espaço utilizados pelas pessoas entrevistas para acessar seus destinos. Se na fala de moradores da região do Anchieta escutamos que não era necessário sair do bairro porque "tem tudo aqui", a conversa com moradores da Serra e mesmo do Castelo, é bastante diferente. As capacidades de acessar lugares longínquos, relacionada à diferença de renda e acesso a automóvel, também apresentam sua desigualdade na realidade dos moradores destas duas regiões, como podemos ver abaixo:

> *Pra cuidar da sua saúde, pra atividades de lazer, os lugares onde você vai são mais próximos ou mais distantes da sua casa?*

> Ah, pra fazer lazer é longe, pra saúde é longe.
>
> *Aonde que você vai geralmente?*
>
> Lazer, o que que a gente faz? Ah, não. Lazer às vezes a gente vai ao shopping, porque aqui não tem muita coisa pra fazer, né? (risos)
>
> *É algum shopping mais ou menos aqui perto?*
>
> É o shopping Contagem que nós vamos, que é perto, né? É o Del Rey, também. Boulevard a gente vai também, de vez em quando...Aí já é mais longe né? Mas a gente vai pra ficar diferente, né? (risos) Pra dar uma variada. [...] Na saúde a gente vai mais pro Santa Efigênia, pra área hospitalar. Aí é bem mais longe."
>
> Uiara, 39, moradora do bairro Castelo. Família conjugal com filhos.
>
> Eu não procuro ser próximo à minha casa não. Saúde, né? Cê vai no médico, cê tem que procurar uma boa referência. Pode ser longe. Eu vou em médico na Savassi, na região hospitalar, no Hospital Belo Horizonte. Então assim, é onde tem os melhores médicos. Isso não muda muito a minha forma de escolha não.
>
> João, 52 anos, morador do bairro Castelo. Família conjugal com filhos.
>
> Qualquer lugar que sair da porta da minha casa pra mim é longe. Porque eu moro lá no alto, lá no altão. Então se eu sair de casa pra trabalhar, eu tenho que fazer tudo, porque depois que eu volto não tem como. É muito alto, não tem comércio perto, comércio não tem nada. Tudo que cê quer fazer cê tem que descer lá do outro lado.
>
> *Nem esses comércios de mercearia cê encontra?*
>
> Tem essas mercearias, mas não tem nada que atende. Sabe? Então se cê quer assim, uma fruta boa, uma coisa boa, cê tem que atravessar lá pro outro lado. Tipo assim, cê quer ir num médico, é lá do outro lado!
>
> *Mesmo o posto de saúde?*
>
> Mesmo o posto de saúde...Principalmente o posto de saúde!! (risos)
>
> *É muito difícil pra você chegar no posto?*
>
> Cê tá doida? (risos) Tem que andar a Serra tudo!!
>
> *Não pode ficar doente então?*
>
> Nossa senhora, se cê precisar ir pro hospital acabou então. Cê morre.
>
> Carmem, 29 anos, moradora da Serra. Família monoparental.

Novamente identificamos que o acesso ao automóvel é chave para compreender a amplitude de mobilidade das pessoas, aumentando na análise espacial a margem de lugares aonde ir. Vemos como o "saltar a cidade" está presente nos relatos de moradores da região do Castelo, que com frequência se deslocam até a área hospitalar, considerada longe. Para realizar atendimentos médicos a mobilidade é orientada pela qualidade do serviço e, tendo acesso ao carro, ainda que atendimento se dê distante da moradia, ele se encontra em uma esfera de destinos possíveis de serem alcançados.

Os destinos associados às atividades de lazer também são apontados por Uiara, que comenta como, apesar da distância, costuma frequentar o Shopping Boulevard, situado na região Leste da cidade. Entre os moradores da região da Serra, por outro lado, vemos situações bastante diferentes ao compararmos as possibilidades de mobilidade por quem tem acesso a um automóvel e aqueles que não. A relação entre a dimensão financeira e a organizacional se torna transparente uma vez retomamos o relato da moradora da Serra que se preocupa com as opções para voltar para o bairro no período noturno às sextas feiras (já explicitado, p. 107), e percebemos que Lucas, proprietário de um carro, consegue se deslocar com muito mais autonomia e não experimenta preocupações como as dela:

> Às vezes assim, eu saio fora, vou numa festa fora...A gente mora aqui na Serra mas a gente quer sair pra fora também, né? A gente vai comer pizza fora, entendeu? A gente saiu, quer ver, terça. Terça feira a noite, a gente tava à toa sem fazer nada, fomos lá no bairro Guarani, na Pizzaria Guarani. Tem um monte de pizzaria aqui na Serra também, entendeu? Mas a gente quer sair, ir pra fora também.
>
> Lucas, 35, morador da Serra. Família mosaico

A organização do sistema de mobilidade toca as esferas de tempo e espaço de forma simultânea. Assim como as decisões acerca dos quadros de horários e dinâmicas contra engarrafamentos alteram as possibilidades de mover-se das pessoas pela cidade dentro do marco temporal, a localização das paradas de ônibus e a oferta de linhas que passam por determinados itinerários, também, dentro do marco espacial. Para aqueles e aquelas que têm como principal meio de locomoção o transporte coletivo, percebemos que suas opções de mobilidade, e, dessa forma, suas escolhas, são muito bem contornadas pelo número de linhas disponíveis, os locais até onde elas vão e como, a partir daí, fazem integração com outros meios de transporte. A recente instituição de mais uma linha suplementar que faz um trajeto entre o Aglomerado da Serra e o Metrô Santa Efigênia explicita como, a partir desta conquista[32], expandiram-se as opções de compra, lazer e locomoção para o trabalho:

> De manhã eu vou pro Horto, que eu faço curso lá. Então eu pego ônibus, um micro-ônibus que tem no bairro aqui agora, que é um suplementar, que foi um corre do Tarifa Zero com a galera da comunidade. [...] É o S19, isso, e aí ele é R$1,50, tal, já ajuda bastante...E aí ele vai pro metrô. Aí dá pra pegar o metrô. [...] Eu pego o s19 no [ponto] final dele, e desço no metrô Santa Teresa. Isso facilita o tempo, né? Antigamente quando eu ia eu tinha que ir pro centro pra

[32] O processo de implementação da linha suplementar S19, ou "Busão da Comunidade", se deu a partir de um longo percurso de luta e negociação dos movimentos sociais (Tarifa Zero), dos moradores da Serra e do poder público. Mais informações podem ser obtidas na página do Facebook da linha <https://www.facebook.com/busaodacomunidade/> ou, para uma leitura acadêmica, ver Veloso (2015).

> pegar o metrô, ou no caso eu pegava o 8150, pra descer no Floresta e pegava qualquer ônibus né, porque tem vários ônibus.
>
> Talita, 23, moradora da Serra. Família unipessoal.
>
> "Pra comprar as coisas eu geralmente vou no [Supermercados] BH, então eu tenho que pegar o amarelinho... então não é tão perto.
>
> *E aí pra você voltar com as compras? No amarelinho como que é?*
>
> Tranquilo.
>
> *Tranquilo? Você escolhe um horário pra ir, como que é?*
>
> É, geralmente eu vou de manhã (risos).
>
> *No fim de semana?*
>
> (Risos) É porque todo mundo no fim de semana quer dormir até mais tarde, né? Então vou cedo, tá vazio!
>
> *(Risos) É porque voltar com as sacolas no ônibus cheio é complicado?*
>
> É... Porque o pessoal aproveita bastante esse ônibus, viu? Esse amarelinho.
>
> *É o S19?*
>
> É, S19. É... Aproveita bastante, minha filha. Porque, assim, agora dá pra você levar no shopping, dá pra fazer compra lá embaixo no BH, fica bem melhor [*faz um sinal com as mãos*].
>
> *É mais em conta comprar no BH?*
>
> É.
>
> Élida, 42, moradora da Serra. Família conjugal com filhos.

Percebemos nas duas falas como novas opções de locomoção conseguem alargar a margem de escolhas a serem feitas – entre meios de transporte disponíveis, e também as escolhas de onde fazer compras. No relato de Élida vemos como a racionalização da mobilidade para motivações além daquela tão exageradamente centralizada do trabalho impacta na rotina doméstica das mulheres, e em sua economia também. A redução no tempo de locomoção pode também, como demonstra Cardoso (2007), aumentar o raio espacial de postos de trabalho a que os moradores e moradoras de determinada região, como a da Serra, conseguem ter acesso.

A responsabilização pelas tarefas domésticas e de cuidado com os filhos foi associada a um menor raio de distância entre a residência e o posto de trabalho no caso das mulheres, conforme evidenciado por Kwan (2000) e Hanson e Pratt (1995), entre outras. Ainda que McLafferty e Preston (1991) tenham evidenciado que essa limitação tenha suas diferenças ao fazermos um recorte de raça – em que mulheres de minorias étnicas têm mais propensão a aceitar empregos longe de sua residência do que mulheres brancas – encontramos na fala de uma moradora negra da Serra a maior restrição quanto

a seu horário e local de trabalho associado aos horários de seu filho. A impossibilidade de Carmem de terceirizar os cuidados com ele a fazem ter apenas o horário escolar disponível para o trabalho, que realiza em bairros próximos. Aos finais de semana, por outro lado, quando deixa o filho na casa de seu antigo companheiro, consegue se deslocar para bairros mais distantes e atender a domicílio, recebendo melhor pela hora trabalhada.

O menor raio entre residência e posto de trabalho encontrado mais usualmente no caso de mulheres pode também ser associado ao padrão de que elas são a maioria no uso de transporte coletivo, sem poder muitas vezes valer-se da estratégia de "saltar a cidade" via automóvel e tendo seus trajetos modelados pelo tempo e o itinerário das linhas de transporte coletivo. Retomaremos aqui o relato de Carmem no que diz respeito à adequação de seus horários de trabalho à rotina escolar do filho: a solução ideal apresentada por ela para poder otimizar sua renda é exatamente a obtenção de uma habilitação para conduzir em motocicleta, o que reduziria de forma significativa a distância e o tempo gasto entre sua casa no alto da Serra e a moradia de suas clientes:

> *Lá na sua casa você tem carro, moto? Como que você anda mais?*
>
> Ahh, meu sonho é aprender. Estou no plano pra tirar carteira. Mês que vem quero tirar carteira.
>
> *De moto ou de carro?*
>
> Moto. Carro não. (...) Porque eu sou manicure. Então eu atendo no Sion e algumas clientes à domicílio, e meu tempo é muito curto porque eu trabalho de acordo com o horário do meu filho (...). Então eu preciso de uma moto que eu consiga me locomover mais rápido pela cidade. (...) Eu preciso aprender pra eu poder aumentar o meu ganho. Pra eu poder trabalhar e ficar tranquila. E poder chegar nos horários, né?
>
> Carmem, 29 anos, moradora da Serra. Família monoparental.

Não é possível, no entanto, observar o problema do deslocamento desde uma perspectiva essencialista ou binária entre centro e periferia. Vemos nos relatos a heterogeneidade das regiões que determinamos a princípio na metodologia: a constituição do Barreiro como centralidade alternativa e aglutinador de serviços e opções de trabalho e lazer; as diferenças entre quem mora mais próximo ao bairro Serra e "lá no alto" do Aglomerado como explicitado por Carmem e Talita; as facilidades no acesso para quem tem um carro, seja no Barreiro ou no Anchieta.

Ribeiro (2000) sugere que em vez de tomarmos o modelo núcleo x periferia, trabalhemos com o entendimento de um espaço fractal, em que as desigualdades e diferenças estão reproduzidas por todo o território. Sua justificativa para essa mudança

está associada às novas formas de produção capitalista e dinâmicas de mercado (imobiliário incluso) que transformaram a organização das cidades: de um modelo binário da produção fordista, para este, fractal: mais homogêneo quando observado na escala macro, e mais fraturado quando o fazemos na escala micro. Esse modelo nos é de maior utilidade para compreender o que a princípio pode parecer paradoxal sobre as dificuldades de acesso dos moradores da Serra (mesmo estando numa região central), e as facilidades para os moradores do Barreiro.

A região do Barreiro de Cima, apesar de bastante heterogênea em sua extensão, apresenta resposta singulares uma vez esta região se estabeleceu como uma centralidade alternativa na RMBH, concentrando uma variedade de serviços, postos de trabalho e opções de mobilidade em algumas áreas:

> Ou, mas no Barreiro tem tudo, vei. A gente tem cartório, Ministério Público, tem TRE, cê tem Fórum, supermercados, quase todos os bancos, tem tudo aqui. Então tudo que eu preciso de resolver eu resolvo aqui. Eu vou no centro assim, raramente. Quando eu vou no centro é pra alguma reunião, alguma coisa assim.
>
> *Ou pra alguma folia, né? Você falou que teve esse chá de bebê [no centro], acabou indo.*
>
> É, acabei indo. Essa semana que passou também teve Slam Clube da Luta lá no Teatro Espanca, aí eu falei "ah, vei, vou de moto, rapidão. Vinte minutos pra ir, vinte minutos pra voltar.
>
> Carlos, 33 anos, morador do Barreiro. Família monoparental com pessoa de referência homem.

Mas não só de saúde, lazer e trabalho vive a cidade. Ao visibilizar o gratuito e contínuo trabalho de reprodução na cidade, um estudo realizado pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) em 2016 considerou a distribuição de equipamentos de cuidado e educação um aspecto primordial para se pensar a mobilidade das mulheres. Uma vez também identificado o peso das mobilidades associadas ao cuidado da casa e da família nos trajetos de mulheres, percebeu-se que as distâncias que tinham que ser por elas geralmente percorridas para deixar os filhos em creches ou leva-los ao médico podiam ser fonte de largas quantidades de tempo e dinheiro, não raro levando à impossibilidade da mulher responsável acessar o mercado de trabalho.

Se as dinâmicas de mercado orientam o setor de serviços a alocar comércios e recursos em determinadas regiões, deficiências relacionadas à esfera organizacional da mobilidade fazem apenas aprofundar fissuras de desigualdade pela cidade. Esses são dois aspectos que devem ser considerados de forma integrada ao pensarmos mobilidades mais eficientes e sustentáveis, que aumentem a possibilidade de destinos disponíveis para as

pessoas. Tanto o estudo de Cardoso (2107) quanto o realizado pelo ITDP (2016) evidenciam como atualmente temos ainda de fato impedimentos para o acesso relacionado a esses fatores: distribuição de recursos e um precário sistema de transporte. Quando essas barreiras conseguem ser transpostas, por outro lado, temos ainda cenários de aguda desigualdade perante ao uso do tempo de quem se desloca desde locais com maior ou menor concentração de recursos, fazendo-o em transporte coletivo ou em automóveis particulares.

O cenário acima fez com que atentássemos para um aspecto da soberania que extrapola o proposto por Breedveld (1998), conseguindo pensar também em termos de uma soberania do *espaço*. Tanto o tempo quanto o espaço são tidos como recursos a partir da perspectiva da *time-geography*, de onde parte este autor. São recursos limitados, dos quais dispomos de forma restrita e podemos alocá-los para determinados fins por determinados períodos. Uma avenida pode ter a função de circulação automobilística de segunda à sábado, mas receber uma feira aos domingos, por exemplo. Ela tem, ainda, seus limites circunscritos por obras e infraestrutura, uma forma do espaço concreto. Podemos então pensar também em termos de soberania do uso do espaço como recurso. Se ao falarmos de tempo entendemos a soberania como o controle de quando e como utilizar nossas horas disponíveis; ao falarmos de espaço a entendemos como o controle de por onde e de que forma circular pelas ruas da cidade ou de onde quer que estejamos.

Ao termos a oportunidade de escutar relatos recentes sobre o antes e o depois da implantação de uma nova linha no Serra percebemos com nitidez o aumento da soberania do espaço dos usuários do novo amarelinho. As ruas já estavam ali, mas havia percursos de ida ao supermercado ou trajetos que combinassem metrô e ônibus para o trabalho que não estavam antes na esfera de possibilidades daqueles que não têm acesso a automóvel. Uma ampla soberania de espaço permite um escape ao efeito túnel ao qual se refere Jirón (2010) e outros, proporcionando um maior controle com relação às possibilidades de deslocamento pelo espaço.

Assim como quando considerando o tempo, não se trata de entender esse aspecto como um "ser ou não ser" soberano dos recursos de espaço, mas como um contínuo de capacidade de controlar mais (ou menos) o que se tem disponível, de acordo com o que a cada sujeito lhe parece coerente com sua ideia de bem-estar. Para Lucas, jovem morador da Serra, optar por ir a pé ou em seu carro para o centro passa pelo prazer de caminhar, pelo estresse de procurar estacionamento, pelo período do dia e pelo clima. Ainda que

utilize praticamente as mesmas ruas, ele consegue escolher como passar por elas de acordo com a situação.

Outra forma de se aproximar dessa diferença de soberania de espaço é perceber que ainda que Talita, moradora da Serra, jovem de baixa renda, e Míriam, sua vizinha do bairro Anchieta, mulher adulta e de alta renda, se utilizem da Av. Nossa Senhora do Carmo para realizar suas atividades de lazer e religiosidade, Míriam de fato me explica que *escolhe* passar pelas grandes vias para chegar aos seus destinos, se sentindo mais segura quanto ao caminho conhecido. Talita, por outro lado, recorre ao ônibus que passa por ali tendo em vista o destino e o valor das passagens. Sua escolha – que tampouco é a única, havendo aí um certo grau de soberania – não é orientada por aspectos das vias por onde passará, mas pelos constrangimentos de fatores organizacionais e financeiros que se apresentam a ela.

O investimento em infraestruturas de acessibilidade também apareceu como sendo um fator de expansão das possibilidades de mover-se e da soberania quanto a espaço, como já era previsto a partir das leituras de Geurs & Van Wee (2004), Castillo (2017), Cass et. al (2005), entre outros.. Diferenciamos aqui acessibilidade de acesso por compreender o acesso de forma mais ampla, dentro de um marco das novas mobilidades que permite que falemos de fluxos virtuais e discursivos, incorporando dimensões de acesso à informação e a recursos como a educação e a saúde, não estando limitado a alcançar um local no espaço. Como acessibilidade, adotamos o conceito de Neutens et al. (2010 apud SCHWANEN et al., 2015) que compreende a acessibilidade como a facilidade relativa com que uma pessoa consegue alcançar destinos potenciais.

Sendo assim, identificamos em nossa amostra como o recapeamento de vias e a qualidade das calçadas viabilizaram oportunidades diferentes na mobilidade das pessoas, podendo afirmar que infraestruturas como estas e sua distribuição pela cidade também estão em condição de serem lidas como recursos. Ao falar da qualidade da infraestrutura aparece novamente a dimensão corporal da mobilidade, com sua pluralidade entre corpos femininos, masculinos, idosos, infantis ou jovens, indicando populações mais afetadas pela falta deste tipo de recurso. Vejamos alguns exemplos:

> Então geralmente a senhora faz compras junto com sua filha, né? O nenénzinho também vai?
>
> Vai! (risos)
>
> Como que vocês fazem? Vai no colo, vai de carrinho?

> Vai de carrinho. (...) Tá difícil. Calçada aqui não existe. [Às vezes eu] saio com ela também de carrinho e é muito difícil. Calçada tá muito...tá tudo assim, né, cheio de buraco.
>
> Larissa, 50 anos, moradora da região do Anchieta. Família monoparental.
>
> Após o final da entrevista Larissa comentou sobre a condição das calçadas do bairro, nos arredores de sua loja. Me fala que ali, e em outras partes da cidade, com frequência a filha prefere passar pela parte asfaltada da rua (junto com os carros) quando andando de carrinho com a neta. Comentamos um pouco sobre o risco que as duas enfrentam ao fazê-lo, e Larissa, apesar de preocupada, me explica que é mais fácil assim do que encarar as irregularidades das calçadas.
>
> Nota de diário de campo. 7 de novembro de 2018.
>
> "*Tem alguma coisa que você acha que facilitaria seus trajetos?*
>
> Ah, o recapeamento da via. Por exemplo, de moto, nossa senhora...Brrrrrrrrr! Se cê estiver sem sutiã...(risos) Tem como não! [...] Não passo por essa rua não. [...] É, você tem que pensar!"
>
> Aurora, 41 anos, moradora do bairro Castelo. Família conjugal sem filhos.

Um relato similar foi coletado em pesquisa realizada pelo ITDP ao explorar as mobilidades de mulheres e crianças na cidade do Recife:

> A pista toda esburacada, cada rombo que quando a gente entra o ônibus faz pá! Sobe e desce. Quem está lá atrás sente a pancada todinha, mexe com o corpo da gente todinho. Os ovários, tudo que a gente tem mexe. Eu falo porque eu sinto. (ITDP, 2018, p.51).

O desconforto e mesmo o risco ao qual essas mulheres se expõem diariamente em seus trajetos são preocupantes em termos de sua qualidade de vida e das limitações de acesso a determinados lugares. Se levamos em consideração a histórica responsabilização das mulheres pelo cuidado (e pela mobilidade) de crianças pequenas, relatos como esse envolvendo as restrições de deslocamento com um carrinho de bebê são especialmente preocupantes e nos remeteram às dificuldades encontradas por pessoas portadoras de deficiência com relação à infraestrutura adequada (IMRIE & KUMAR, 1998; CASTILLO, 2017; GEURS & VAN WEE, 2004)

A população com deficiência da cidade é historicamente das mais afetadas quando consideramos o investimento em infraestrutura de acessibilidade, e apesar de não termos tido acesso a seus relatos por meio das entrevistas, conseguimos mapear sua imobilidade a partir da Pesquisa OD, o que nos revelou dados relevantes a serem aqui explicitados. Nos propomos a analisar a porcentagem de pessoas com deficiência que apareceram no que chamamos "amostra da imobilidade" da Pesquisa OD, ou seja, aquele estrato do banco de dados composto apenas por aquelas pessoas que foram entrevistadas pela equipe, mas que não realizou nenhum trajeto no dia anterior. Assim, encontramos que

6,98% desse grupo apresentava algum tipo de deficiência permanente ou temporária. Quanto a valores brutos, temos que o total de pessoas com deficiência entrevistado foi de 3.849 (1,84% do total da população), estando na amostra da imobilidade a impressionante presença de 2.793 dessas pessoas. Ou seja, 72,56% das pessoas com deficiência entrevistadas não saíram de casa no dia de referência da pesquisa. O que isso nos leva a crer acerca da acessibilidade de Belo Horizonte? Infelizmente, que as condições de acesso dessa cidade têm pressionado pessoas com deficiência (entre outras) à uma imobilidade.

A iluminação das vias também se configurou como sendo um aspecto relativo à acessibilidade. Não foram poucos os caminhos que eram desviados pelas mulheres por serem escuros e configurarem uma fonte de medo e insegurança. Associado à dimensão temporal e aos diferentes períodos do dia, ruas mal iluminadas foram outro aspecto que restringiram os trajetos das mulheres, independentemente de seu local de moradia, arranjo familiar, faixa etária ou de renda, como podemos ver abaixo:

> Pra voltar, eu voltaria por este [caminho] de cima. Também dependeria muito da hora, porque à noite essa parte é mais escura, é meio ruim da gente passar. (...)
>
> *Esse caminho por onde você foi ele é bem iluminado?*
>
> É, nossa, bem mais. É tranquilo. Aqui embaixo é que é escuro.
>
> Élida, 42 anos, moradora da Serra. Família conjugal com filhos.
>
> Às vezes quando eu vou sair pessoal fala 'Ruth, cê não pode ir pelo escuro, porque é perigoso...". Então eu já até me habituei. Pro Minas [Tênis Clube] eu já nem levo meu celular, porque se alguém roubar minha bolsa nem vai ter nada.
>
> Ruth, 65 anos, moradora da região do Anchieta. Família conjugal sem filhos.
>
> Eu saio muito a pé pra passear com a cachorra. Então [eu escolho] onde tá melhor assim, onde não tá muito escuro. Porque eu vou mais nesse horário do final da tarde. Aí eu vou, (...) [para lugares em que tenha] rua iluminada, que tenha mais gente na rua. Porque no Sion pessoal andam roubando cachorrinho, então eu ando um pouco com medo.
>
> Míriam, 59 anos, moradora da região do Anchieta. Família conjugal com filhos.

Sejam pessoas com deficiência, idosos, mulheres com ou sem crianças, os afetados pela falta de investimento em infraestrutura não o são de maneira aleatória pela cidade. Identificamos nas falas de moradoras da Serra e do Anchieta como é percebida uma seletividade nos lugares que recebem recursos deste tipo:

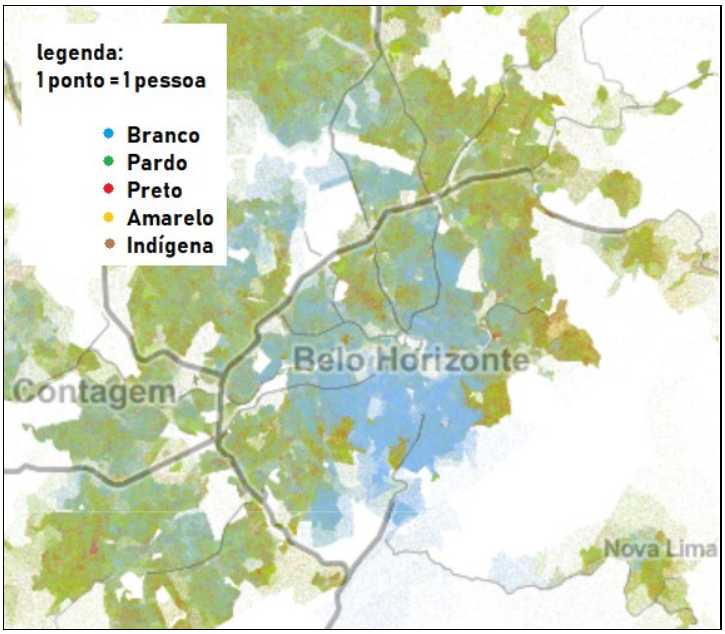
> *Tem algum caminho assim que a senhora prefere pegar pra andar de carrinho?*

> Acho que na [Franscisco] Deslandes eu acho melhor. (...) É porque causa das questões das calçadas, e porque como lá ficou uma área muito comercial, e um área mais nova, assim... mais nobre, também, aí o pessoal investe mais nas calçadas.
>
> *E aqui dentro do bairro...?*
>
> Aqui não.
>
> Larissa, 50 anos, moradora do bairro Anchieta. Família monoparental.
>
> "Igual aqui na Serra também. Agora vai chegar o final do ano, o verão e tal, e duvido muito que eles vão colocar aquele ônibus com ar-condicionado no 4102 e no 4107. Aquele novo. Eu duvido muito que vão colocar. Não vão colocar porque é favela, vai demorar muito. Se você for olhar aí na área nobre já tem. O 4103 já tem, o 104 que é aquele Avenida que sobe ali, já tem. Então é por área, né?"
>
> Talita, 23 anos, moradora da Serra. Família unipessoal.

Na tentativa de explicar seletividades como essa, estudos acerca da segregação espacial encontraram fundamento em processos de divisão socioespacial do trabalho, associados ainda a dinâmicas raciais. Ao traçar um percurso do uso do vocábulo "região" pela geografia, Castro et al. (2000) expressa como a corrente crítica da geografia radical "argumentava que a diferenciação do espaço se deve, antes de mais nada, à divisão territorial do trabalho e ao processo de acumulação capitalista que produz e distingue espacialmente possuidores e despossuídos" (Castro et al., 2000, p.65). Sua crítica se dava em relação à conceitualizações do termo que eram amparadas sob um marco funcional, orientado pela noção de uma complementariedade entre regiões. A perspectiva da geografia radical surge, a partir daí, como uma oposição a leituras sobre o espaço que contribuiriam para a naturalização de dinâmicas e interesses específicos de mercado que hierarquizam e classificam regiões, sem atentar-se para o aspecto basilar do processo de produção do espaço: a divisão socioespacial do trabalho (Castro et. al, 2000).

Ao fazer uma análise direcionada à uma perspectiva interseccional, buscamos também considerar aspectos relacionados à raça e à segregação socioespacial para localizar com maior precisão onde pesam as desigualdades que vamos mapeando. Estudos realizados no contexto brasileiro (MAIA, 2006; VARGAS, 2005), evidenciam que a segregação espacial, relacionada à dimensão estrutural-urbana, está relacionada também com algum grau – variado no espaço – de segregação racial. No caso de Belo Horizonte e áreas conurbadas, podemos ver a distribuição racial pelo espaço na imagem abaixo:

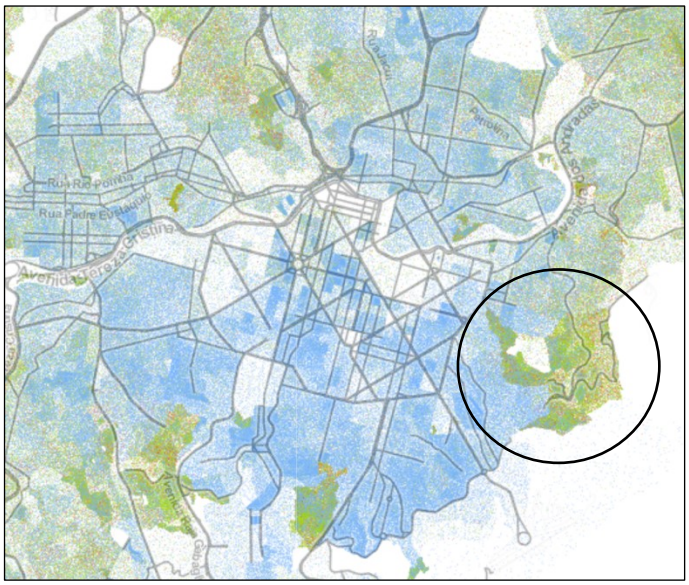
FIGURA 6: DISTRIBUIÇÃO RACIAL DE BELO HORIZONTE




FONTE: Pata Data, 2019[33]

[33] Recorte do Mapa Racial do Brasil realizado de forma independente pelo Pata Data, disponível online em <http://patadata.org/maparacial/>.

FIGURA 7: DISTRIBUIÇÃO RACIAL EM BELO HORIZONTE – RECORTE: AVENIDA DO CONTORNO E AGLOMERADO DA SERRA




FONTE: Pata Data, 2019[34]

Não poderia ser mais evidente a concentração de pessoas brancas na região centro-sul da cidade, aquela que conta com o maior índice de desenvolvimento municipal (IDHM) e com grande concentração de recursos. Não menos evidente é a rígida separação racial entre o Aglomerado da Serra e os bairros em seu entorno. É possível também que identifiquemos bolsões de maioria branca na região da Lagoa da Pampulha, à noroeste, e aqui podemos nos valer do termo "região" conforme definido por Castro et al. (2000). Nessa conceituação, regiões seriam áreas com um certo grau de homogeneidade interna que se configuram em classes de áreas diferentes, com divisões do espaço que corresponderam a níveis significativos de diferenciação e espacial e, às vezes, hierárquica. Acreditamos que a partir dos relatos tenha sido possível identificar hierarquias – ainda que fractais – entre áreas com maior ou menor concentração de recursos, sejam estes equipamentos de saúde, educação, cuidado, postos de trabalho ou opções de lazer.

A hierarquização dessas regiões se traduz em dificuldades e menor acesso a recursos por parte da população, a restrições que podem significar salários menores ou serviços de pior qualidade, alimentando um ciclo de desigualdade. A preocupação com a mobilidade se dá no sentido de integrar a complexidade dessas hierarquias espaciais, uma vez que o

[34] Recorte do Mapa Racial do Brasil realizado de forma independente pelo Pata Data, disponível online em <http://patadata.org/maparacial/>.

sistema de mobilidade se mostra ineficiente ao acesso de oportunidades e o automóvel – sinônimo regular de acesso à cidade – não se encontra tão frequentemente disponível nas garagens de famílias mais vulneráveis, e, como podemos ver, um sistema de transporte ineficaz acabar por contribuir para o aumento de fissuras sociais. Na subseção seguinte, veremos como a distribuição espacial de redes de solidariedade se transforma em um recurso para contornar algumas das dificuldades que se apresentam no cenário desigual que analisamos.

### 5.2.2 Redes de solidariedade como recurso

Anteriormente já evidenciamos como a capacidade de acionar redes de familiares e amigos expandiu a possibilidade de mover-se com relação a critérios de tempo, que se relacionam também com a distância do destino desejado. Essa capacidade, traduzida em poder deixar os filhos na casa da avó ou contar com familiares para ter acesso ao carro, são possibilidades que apareceram em nossas entrevistas como formas de acesso a oportunidades de trabalho mais distantes, à estratégia de saltar a cidade e à percursos mais seguros, considerando a presença de um acompanhante. Encontramos ainda com relação à distribuição de recursos pela cidade a possibilidade de transitar por ruas mais ocupadas como uma outra via para trajetos mais seguros. Exploraremos a seguir como as redes de solidariedade apareceram como um recurso para o deslocamento espacial.

Antes de escolher os caminhos para alcançar um destino, é preciso ter uma motivação para fazê-lo. O acesso ao mercado de trabalho, como explicitado por Cardoso (2017) com relação ao local de moradia e renda, e por Kwan (2000) e Hanson e Pratt (1995) associada às tarefas de cuidado, não se dá sem entraves específicos associados à mobilidade. Dessa forma, como já explicitado, percebemos como deixar os filhos na casa de parentes e amigos aparece como forma de garantir postos de emprego em locais mais afastados de sua residência, sendo incorporados em seus trajetos poligonais com múltiplas paradas e tarefas, a residência dessas pessoas.

Na mobilidade masculina a possibilidade de contar com esta rede de solidariedade como um recurso também apareceu. Abaixo podemos ver como Lucas, morador da Serra, compartilha seu carro com o pai em dias que este, atualmente aposentado, consegue alguns “bicos” de pedreiro, e necessita do carro para conseguir se locomover de forma mais confortável com seus demais colegas de carona. O carro do filho lhe possibilita

aceitar trabalhos que complementem sua renda, independentemente de onde estejam localizados na cidade:

> E vocês dividem o carro, lá, de vez em quando, como que é?
>
> Pra falar verdade meu pai pega, que às vezes ele sai pra trabalhar. De vez em quando ele faz serviço de pedreiro. Agora ele já tá aposentado, mas tem dia que ele não aguenta ficar em casa. (...) Ele já tem 63 anos, mas ele tem uns amigos que trabalham e que tem carteira e ele fala 'ah, cê podia me emprestar o carro', aí eu acabo emprestando.
>
> Lucas, 35 anos, morador da Serra. Família mosaico.

A dimensão relacional da mobilidade e sua negociabilidade com as redes disponíveis também apareceu ao considerarmos as estratégias de segurança adotadas por mulheres para circulação no período noturno. A intercessão da trama espaço-tempo neste contexto se faz explícita, uma vez nos relatos aparecem lado a lado considerações acerca da organização do espaço, em conjunção com a situação do tempo do dia. Nesta subseção, ao tratarmos de forma mais específica da dimensão espacial, conseguimos perceber que há lugares específicos por onde elas preferem não passar, associando mudanças nos trajetos com estratégias relacionadas às redes de solidariedade – sejam estas formais, como no caso de pedir um amigo ou familiar que acompanha durante o trajeto, ou informais, como veremos adiante.

Ser capaz de acionar essas redes foi considerado por Cass et al. (2005) como parte da dimensão organizacional do acesso, ao considerar a organização de não só do sistema de mobilidade na cidade, mas também a organização das informações sobre ele e das redes sociais que possibilitam inserir-se nele, seja via carona, carro emprestado, alugado ou transporte coletivo. Também, é preciso mencionar que esta capacidade foi elaborada por Bourdieu (2007) ao propor o conceito de capital social. Para o autor, de forma contrária a Marx, não só o capital econômico é fundamental na luta e na distinção de classes nas sociedades, mas também o capital social, atrelado a recursos sociais de redes de pessoas e à capacidade de mobilização de agentes, e também o capital cultural, associado ao domínio de determinados códigos culturais que, ao serem entendidos como capital, podem ser herdados e reproduzidos.

Ao considerarmos aqui as redes de solidariedade percebemos a existência de outras redes que fizeram parte da mobilidade cotidiana de mulheres e que extrapolam as perspectivas acima mencionadas. Tratam-se dos olhos da rua, de um sistema de vigilância informal que se configura uma vez a circulação é feita por vias ocupadas de pessoas e

serviços comerciais onde há vida social e é possível pedir ajuda, ser visto ou mesmo socorrido em caso de emergência. Jacobs (2014) dedica uma parte especial de sua obra Morte e Vida das Grandes Cidades Americanas às calçadas, à essa parte da cidade dedicada ao pedestre e por vezes negligenciada em sua potência de construir lugares mais habitáveis, agradáveis e seguros. Aqui, selecionamos depoimentos de mulheres que preferiram passar por calçadas ativas:

> Tem uma via na [Av.] Tancredo [Neves] que dá pra você andar, mas a via é bem sinistra então eu não ando muito. (...) Ah, é muita gente estranha andando. É muito deserta, é só carro que passa, quase ninguém a pé. Esse bairro, o Manacás e o Castelo, é um bairro que cê não vê ninguém na rua, cê só vê carro passando, ninguém a pé. Então é muito perigoso andar aqui. Cê só vê carro aqui.
>
> Lorena, 36 anos, moradora da região do Castelo. Família unipessoal.
>
> Esse trajeto que eu passei a fazer agora ele me deixou muito mais tranquila. Porque lá tem uma pista de caminhada, tem sempre gente caminhando. Então quanto a isso [à insegurança] eu não tenho mais problema não.
>
> Laís, 49 anos, moradora da região do Barreiro de Cima. Família unipessoal.
>
> Sempre eu penso antes qual o melhor caminho, (...) sempre penso qual vai ser o caminho mais tranquilo. (...) Às vezes eu penso, "ah, aquela rua ali é meio perigosa", é isso que às vezes eu penso.
>
> *Tem alguma rua aqui no bairro que a senhora acha que é mais perigosa?*
>
> Tem umas ruas meio desertas, né? Que eu considero um perigo, assim. Mas aqui o bairro é muito tranquilo.
>
> Larissa, 50 anos, moradora do bairro Anchieta. Família monoparental.
>
> Ah eu penso no que vai ser mais perto, né? E questão de segurança também. (...) Eu gosto de evitar ruas assim, muito desertas...E lugares que eu sei que tem histórico de assalto.
>
> Laura, 31 anos, moradora da Serra. Família conjugal sem filhos.

Ruas vazias configuram espaços de possíveis violências e abordagens indesejadas, e foram evitadas em diferentes períodos do dia pelas mulheres. Gehl (2013) e, no contexto brasileiro, Scopel (2017), evidenciaram também como a presença de fachadas ativas pela cidade contribuíam para ambientes mais agradáveis e seguros para a circulação das pessoas em geral. Mesmo em automóvel percebemos como a busca por ruas movimentadas se deu. Como podemos ver abaixo, há um cálculo que se faz entre o congestionamento da via e a presença de olhos cuidadosos, garantidores de segurança

> *E quando a senhora tá de carro, tem alguma coisa que a senhora considera?*
>
> Também lugar mais movimentado, não gosto de lugar muito ermo não.
>
> *Tem que ser um meio termo então, certo? Que não tenha muito trânsito, mas também não esteja vazio demais?*

> É, que tenha movimento de gente na rua. Mesmo que seja andando... Não gosto que seja muito ermo.
>
> Míriam, 59 anos, moradora da região do Anchieta. Família conjugal com filhos.
>
> *E porque que você prefere - mesmo sendo no Sábado, né? - passar por essa avenida aqui do que pelo Anel?*
>
> Aqui é mais curto. E aí, assim ó, é bem mais desobstruída a estrada, e passar pelo Anel eu acho mais arriscado.
>
> *Por conta de caminhão? Ou movimento, velocidade?*
>
> Não, não tem tanto movimento assim, mas aqui é mais fácil você...Se por ventura, tiver alguma eventualidade, é mais fácil você conseguir ajuda, alguma coisa assim, e lá não. Não sou medrosa não, sou só precavida (risos).
>
> Solange, 45 anos, moradora da região do Castelo. Família monoparental.

Nos mais recentes manuais de planejamento urbano sensível a gênero (UNITED NATIONS, 2015; ACTION AID, 2014; VILLE DE MONTREAL, 2002) já é possível encontrar de forma reiterada o incentivo a fachadas ativas e à descentralização de serviços comerciais, via ferramentas legais para facilitar e incentivar o uso misto do solo. Essa proposta vai no movimento contrário a um planejamento funcionalista, em que cada parte da cidade deveria ter uma função e aí seriam concentrados determinados serviços e equipamentos – como a área hospitalar, os polos administrativos, financeiros ou de comércio e, claro, as zonas residenciais. (JACOBS, 2014; GEHL, 2013). Além de promoverem espaços de maior segurança, uma descentralização como esta é também vista com bons olhos a partir da perspectiva de construir cidades mais sustentáveis para o meio ambiente, em que postos de trabalho e demais equipamentos se encontrariam mais próximos às áreas residenciais e seriam necessários menores valores de combustível para acessá-las (UNITED NATIONS, 2016).

Utilizar de redes espacializadas de vigilância informal foi um recurso que apareceu apenas nas falas das mulheres que entrevistamos. Associado ao medo e à sensação de insegurança frente à possibilidade de violência patrimonial ou sexual, esta estratégia foi muito frequente nos relatos. Novamente vemos como ao nos aproximarmos das mobilidades vêm à tona outras pautas que impedem que o movimento na cidade seja analisado de forma isolada. A distribuição dos recursos pela cidade, a segregação residencial neste sentido e a ineficácia de políticas públicas que não dão conta do problema da segurança no espaço público surgem, então, profundamente relacionadas às diferentes amplitudes e experiências de deslocamento.

Por fim, um aspecto curioso que detectamos com relação à intercessão entre mobilidade e a segurança no espaço público esteve associado à maneira com que as polícias apareceram nas entrevistas que realizamos. Por nenhuma vez a presença das polícias (militar, civil ou guarda municipal) foi apontada como fator que aumentasse a segurança ou que tivesse impacto no trajeto a ser feito. Neste sentido o que apareceu foi um silêncio difícil de ser interpretado. Por outro lado, a presença das polícias para um estrato específico das pessoas entrevistadas apareceu não como segurança, mas como incômodo e mesmo, risco.

Apenas pessoas negras de nossa amostra qualitativa mencionaram as polícias em suas falas, e descreveram mudar seus caminhos uma vez tinham certeza que seriam abordados pela polícia e não estavam dispostos a lidar com abordagens frequentes e por vezes violentas. Isabella, de forma especial por decorrência de seu trabalho, me conta ainda que direciona seus trajetos para mais próximos de onde há uma abordagem policial, no sentido de averiguar e denunciar qualquer abuso de poder.

> Tem um lugar que às vezes eu mudo [de caminho]. Às vezes. Que é quando eu saio da Tupis pro CRJ eu corto ali pelo viaduto e venho direto Andradas. Só.
>
> *Por quê? Quando que cê muda assim, e fala "ah, hoje eu vou pelo viaduto".*
>
> Quando eu sei que é um horário que tem muito jovem ali embaixo e que... Ó, pode parecer absurdo, tá? Que eu sou neurada, mas né não. [É] quando eu sei que é possível de ter alguma abordagem policial. Porque a minha diretoria tem uma luta muito grande contra isso, a violência institucional tendo como objetivo uma característica (...). E ali é um lugar alvo né, das violências policiais, então eu fico de olho.
>
> (...)
>
> Tem outro medo também que eu não ia citar, mas eu vou citar, um outro medo que eu tenho é da polícia militar. Da segurança pública, mesmo, assim. Da forma como ela é orientada e é treinada, eu, do meu jeito, nesses lugares à noite - no viaduto, (...) - eu sou abordada. Eles mexem no meu cabelo pra saber se eu tenho maconha (risos). Eu prefiro não ter que passar por isso. Essa falta de espaço na cidade pra você poder interagir faz com que você queira sair mesmo, ir pra outros lugares.
>
> Isabella, 31 anos, moradora do Barreiro de Cima. Família conjugal com filhos.
>
> *Qual caminho que você pega pra ir pra sua casa até a pista de skate?*
>
> Ah, eu pego por dentro do bairro mesmo, pra não vir aqui na avenida assim.
>
> *Por que que cê pega esse caminho?*
>
> Ah...Blitz? (risos)
>
> *Blitz? (risos) Mas por quê? (...)*
>
> Ah, eu não gosto de parar em blitz não. Policial enche o saco.

> Carlos, 33, morador da região do Barreiro. Família monoparental com pessoa de referência homem

Os relatos acima nos trazem novamente a necessidade de uma abordagem interseccional ao nos debruçarmos sobre a diminuição de mapas de circulação na cidade, bem como sobre soberanias de tempo e espaço. Se redes informais de vigilância significaram maiores possibilidades de deslocamento para uma diversidade de pessoas entrevistadas, vemos que não podemos dizer o mesmo de redes formais de vigilância. Ainda que o aumento da circulação não tenha aparecido associado a esSe serviço (ou recurso, de acordo com a população), a restrição de caminhos sim apareceu para a população negra, de forma preocupante.

O estabelecimento de fronteiras enquanto em movimento foi tratado por Jirón (2010) uma vez é possível ler com as lentes das mobilidades as dinâmicas de segregação na cidade. Ser parado por um policial ao transitar, bem como não conseguir alcançar postos de trabalho pela falta de linhas de transporte coletivo a um preço acessível são exemplos destas fronteiras. A distribuição desigual de recursos pela cidade também pode ser lida como uma barreira ao acesso a determinadas atividades ou serviços, e através desta análise pudemos ver sua espacialização de acordo com uma variação sensível à classe, profundamente associada em nosso contexto à segregação racial. (MAIA, 2006; CALDEIRA, 2000; FLORES, 2009). A seguir, ao nos dedicarmos a explorar a mobilidade dos espaços, poderemos ver como este conceito se aplica em outros contextos.

## 5.3 ESPAÇOS MÓVEIS

Ao introduzir a perspectiva das novas mobilidades ao ler o problema da segregação residencial, Jirón (2010) faz com que pensemos em termos de lugares e fronteiras móveis. Entre os lugares móveis há dois tipos. Primeiro, aqueles no quais nos encontramos quando em movimento, os espaços de transporte que não deixam de fazer parte de nossa experiência urbana diária: carros, ônibus, vagões de metrô, aviões, bicicletas, pontos de espera por transporte. Andar em helicóptero ou em um veículo de lotação irregular confere experiências diferentes na cidade, têm impactos na qualidade de vida e reflete em como as pessoas se relacionam com os lugares por onde passam e vivem.

Os lugares por onde passamos enquanto nos movemos também são considerados pela autora como lugares móveis – ainda que estejam concretamente fixos no espaço. São lugares que passam diante de nossos olhos enquanto nos deslocamos. Se pesquisamos a mobilidade urbana e estivemos atentas aos percursos, temos que enquanto o corpo está

em movimento pelo espaço, há paisagens e lugares que se apresentam aos sujeitos durante esse percurso – e Jirón (2010) faz questão que os consideremos também como espaços dotados de sentido. Lugares móveis, segundo sua interpretação, podem assumir significados importantes na vida das pessoas, não sendo interpretados apenas como pontos em uma reta de mobilidade.

Ao longo das entrevistas percebemos alguns critérios de escolha para a mobilidade que evidenciavam esta mobilidade dos lugares. Primeiro, apresentaremos os critérios associados ao espaço por onde se transita, às regiões específicas de passagem e aos vínculos e experiências a elas relacionadas. Num segundo momento apresentaremos critérios que estiveram relacionados aos espaços de deslocamento: limitadores ou facilitadores que fizeram os e as entrevistadas escolherem por um meio de deslocamento ou uma via que lhe permitisse acesso garantido ao destino e uma melhor experiência durante o percurso, para além da rapidez em chegar ou a distância do destino em questão.

### 5.3.1 A cidade quando se move

A perspectiva de Jirón (2010) acerca dos espaços móveis também nos faz considerar as relações que são tecidas com os lugares que estão em movimento enquanto nos deslocamos, aqueles que passam velozmente por nós durante um translado. Uma vez em nossa pesquisa estávamos interessadas em recolher informações sensíveis sobre os trajetos, são poucas as informações que apareceram sobre as origens e destinos enquanto locais fixados no espaço – mas foram diversas aquelas relacionadas aos caminhos e regiões percorridas na tarefa de chegar e voltar dos lugares. A partir delas conseguimos mapear critérios de escolhas associados a determinadas regiões da cidade, indicando diferentes relações com áreas específicas de circulação.

O meio de transporte a ser utilizado, o horário de saída, a necessidade ou não de presença de acompanhantes e mesmo a figura do corpo que transita por determinada área foram por vezes alterados de acordo com o destino. A partir dessas mudanças transpareceram características singulares de diferentes zonas da cidade, e aqui utilizaremos três delas para demonstrar como os lugares têm propriedades qualitativas que os distinguem e interferem nas mobilidades que por ali passam. As regiões que apareceram como sendo capazes de interferir nos modos de locomoção e nos trajetos a serem feitos foram o “centro”, a “zona sul” e a “vila”.

A concepção de região como espaço vivido que é exaltada em um movimento epistemológico na geografia dos anos 70 (PELLEGRINO, 1983; POCHE, 1983; RICQ, 1983 apud Castro et al. 2000) nos auxilia a pensar como as áreas do "centro", da "zona sul" e da "vila" apareceram nas escolhas de como se mover. Ao trazer conceitos de sentimento de pertença no espaço, consciência e mentalidade regional, as produções alinhadas a esse movimento definem as regiões como um quadro de referência na consciência das sociedades. Situadas em uma teia de significações de experiências, as regiões são vistas como um produto construído dentro de um quadro de solidariedades territoriais, e implicariam em um código social comum compartilhado por aquele território. (Castro et al. 2000).

Foi possível perceber com maior nitidez um quadro de solidariedades territoriais e uma forma específica de se mover quando as moradoras da Serra relatam sobre suas situações de segurança dentro e fora da vila. As moradoras relatam que se sentem "em casa" por praticamente toda a extensão do aglomerado, e afirmam como se sentem seguras uma vez lá "dentro". As escolhas acerca dos caminhos dentro da vila não têm o medo como o fator de maior peso para as mulheres, diferentemente do que ocorre nas outras regiões. Apesar de que tenhamos um relato que considera a iluminação do caminho a ser percorrido – como mostraremos abaixo – a capacidade que esta característica tem de mudança nos trajetos não é tão forte e nem de longe tão frequente quando comparada aos trajetos realizados em outros espaços da cidade. Relacionamos estes depoimentos tanto ao sentimento de pertença e de identificação com o espaço (CASTRO *et. al*, 2000; JIRÓN, 2010; WHYTE, 2001) quanto com a existência de redes de solidariedade e controle na Serra, como podemos ver abaixo:

> *Aqui cê se sente supersegura?*
>
> Nooossa, ih...Quando eu chego bêbada, caindo aos pedaços, que eu venho subindo os becos, ninguém mexe comigo. Cê pensa: mas cê vai subir os becos bêbada? Eu penso: tô dentro de casa. Então aqui eu tô supersegura. [...] É assim, é as leis daqui né? Porque aqui dentro tem uma lei diferente das leis lá de fora, então, se você sumir...Primeiro que todo mundo conhece todo mundo. Eu não conheço ninguém, mas todo mundo me conhece. Todo mundo me fala "ah, aquela que corre" (risos). [...] Então não é possível. No dia que você sumir todo mundo vai ficar "uai". E, qualquer coisa que acontece... Infelizmente, infelizmente...Infelizmente é [*seguro*] por causa do crime. Mas, é a proteção.
>
> Carmem, 29 anos, moradora da Serra. Família monoparental.
>
> *E aqui de noite cê anda pra qualquer lugar?*
>
> Aqui de noite eu ando pra qualquer lugar. Eu prefiro andar pra dentro da favela do que ir pra baixo [para o bairro]. Tipo, por exemplo, quando eu pego ônibus,

> durante o dia, eu desço duas ruas abaixo aqui [no bairro] e venho pra cá. Quando é a noite eu prefiro descer lá no [ponto] final, é um pouco mais longe, mas eu prefiro descer por dentro da favela, do que descer por baixo. Porque de fato eu me sinto mais segura dentro da favela do que fora. Então eu prefiro assim.
>
> *Cê demora mais?*
>
> Ah, não muito. Questão de cinco minutos. Mas é isso, de dia não tem esse problema. Não faz diferença pra mim. Mas eu acho que é uma questão assim do gênero mesmo, porque eu boto fé que o Jorge [*seu namorado*] não faz isso."
>
> Talita, 23 anos, moradora da Serra. Família unipessoal.

Já quando o destino era o centro da cidade, a sensação de segurança e as medidas tomadas para garanti-la são outras. Quando esse era o destino, nos chamaram a atenção as escolhas que precederam à saída para a rua, de forma especial com relação à figura e performance do corpo. Como auxílio na explicação destas condutas podemos nos valer dos estudos de Goffman (2010), ao descrever com precisão as tentativas – e às vezes falhas – de adequação às situações sociais em um palco de espaço público. Ruth (abaixo) nos descreve que racionaliza a escolha da fachada que utilizará para pegar um ônibus e fazer compras no Shopping Oiapoque e na rua Curitiba. Como podemos perceber ainda no relato de Ruth, a dimensão da segurança também orienta sua fachada, e nos mostra seu entendimento desta região da cidade e de quem por ali circula:

> Olha, eu até falo que nós vamos tão mal arrumadas pro centro que o povo vai mais é ficar desconfiado de nós (risos).
>
> *A senhora muda de roupa pra ir pro centro?*
>
> Ah é... Quando eu vou ao centro eu procuro ir com coisa, sabe, pior. Umas blusas de malha velhinha.
>
> *Pra senhora se proteger?*
>
> É. Ah, eu acho que vale. Uma bolsinha pequena que eu ponho ela com pouca coisa lá dentro.
>
> *Então esse dia a senhora estava vestida de centro? (risos)*
>
> Tava!! (risos) De centro.
>
> Ruth, 75 anos, moradora do bairro Sion. Família conjugal sem filhos.

Racionalizar sobre sua própria figura explicita o esforço realizado por Ruth para se inserir em uma forma específica de se deslocar pelo centro, diferente daquela vigente em seu local de moradia. A partir desse pequeno recorte percebemos os diferentes códigos sociais que imperam em cada região, e como ela consegue adequar-se a eles a partir da manipulação de seu próprio corpo. Sua prática evidencia como as escolhas de mobilidade e mesmo a mobilidade em si mesma começam antes de sair de casa, com práticas

corporificadas que permeiam o acesso a determinadas áreas. Jirón (2017) também relata como jovens mulheres da periferia de Santiago transformam sua figura ao agregar ou retirar acessórios ao longo de seus trajetos de ônibus para diferentes lugares da cidade.

As mudanças que se dão para esta mobilidade, no entanto, não ocorrem de forma aleatória. A sobreposição dos espaços geográfico e social a que se refere Bourdieu (1989) aparece tanto na fala de Ruth quanto no relato de Jirón. Na narrativa que colhemos, essa senhora moradora do bairro Anchieta, polo de concentração dos recursos raros da cidade e mais alto IDHM, sente que deve utilizar roupas de pior qualidade para "descer" desde sua residência na região para o baixo centro da cidade.

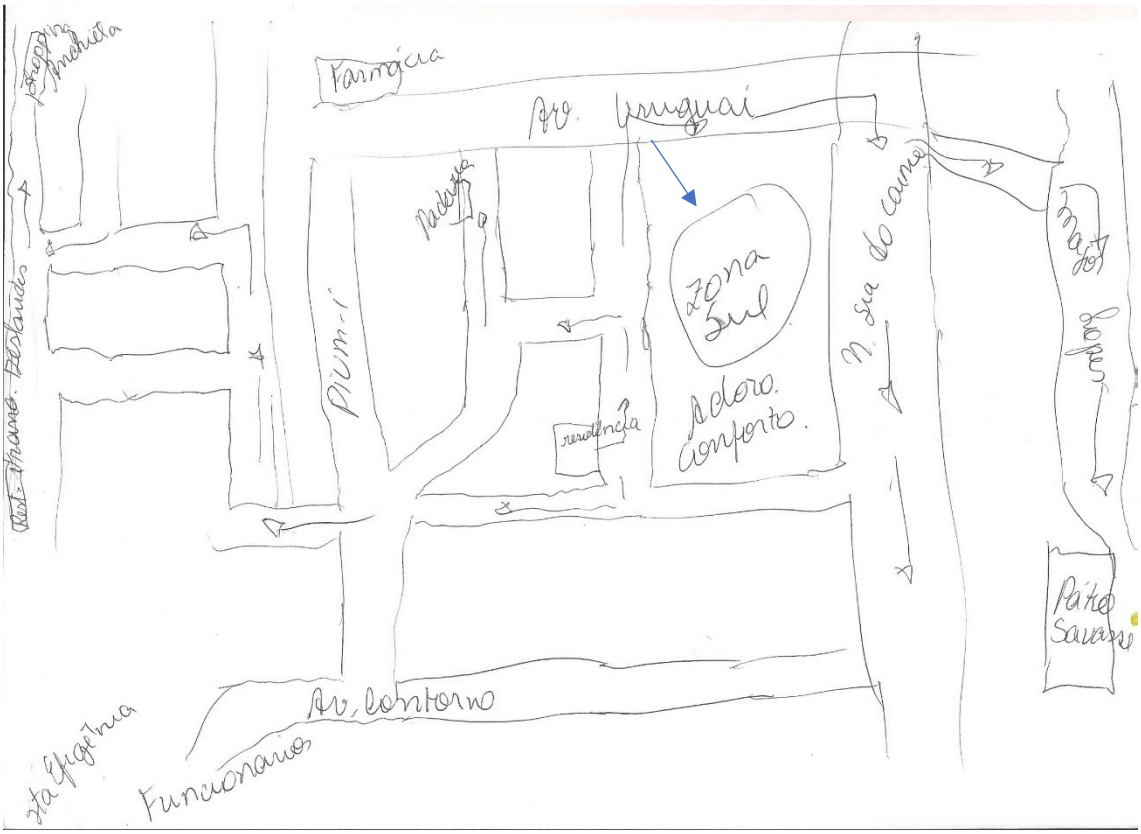
Vemos como o centro e zona Sul vão inseridos em uma rede hierárquica de regiões pela cidade novamente em outros relatos de moradoras do Anchieta. Aqui, ao utilizarmos o termo hierárquico não dizemos apenas da hierarquia entre recursos da qual comentamos anteriormente, da desigualdade objetiva de acesso a oportunidades relacionada à desigual distribuição de serviços e postos de trabalho pelo espaço. Não, dizemos também de uma hierarquia simbólica entre um espaço definido pela classe dominante como sofisticado e desejável. Evidentemente esse se trata de um ponto de vista entre vários possíveis acerca do que se deseja de um espaço urbano, mas um ponto de vista construído e mantido através de mecanismos de poder. (BOURDIEU, 1989).

O campo de produção simbólica é colocado por Bourdieu (1989) como um microcosmos da luta entre as classes, uma vez os símbolos são lidos como instrumentos de integração social: "enquanto instrumentos de conhecimento e de comunicação [...] eles tornam possível o *consensus* acerco do sentido do mundo social que contribui fundamentalmente para a reprodução da ordem social [...]". (BOURDIEU, 1989, p. 10). Há uma disputa por enunciar o entendimento do mundo, sobre o que é belo, moral ou bom. Para ele, essa disputa se dá sempre em uma relação, em um contexto específico em que se estabelece uma ponte entre a prática e seu significado social, em uma mecanismo por meio do qual se reconhece a legitimidade daquele que enuncia este significado, sendo este ignorado como arbitrário. O gosto, segundo Bourdieu, transforma práticas objetivamente classificadas em práticas classificadoras, ou seja, "em expressão simbólica da posição de classe". (BOURDIEU, 2008, P.166).

No relato abaixo podemos ver como o aspecto mais presente na memória de Míriam sobre seus trajetos é sua demarcação a bairros de alto status na cidade. Antes mesmo de que eu termine a pergunta, ela me responde:

> *Os trajetos da senhora, assim, normalmente...*
>
> É no Sion, Cruzeiro, Anchieta, Funcionários e... Santa Efigênia. A maioria. Belvedere."
>
> Míriam, 59, moradora do bairro Sion. Família conjugal com filhos,

FIGURA 8: MAPA AFETIVO - MÍRIAM




Míriam, 59 anos, moradora da região do Anchieta. Família conjugal com filhos.

FONTE: Trabalho de campo

Na fala e no mapa construído por Míriam podemos ler como a "zona sul" circunscreve seus trajetos, em uma limitação praticamente voluntária de uma condição geralmente associada a situações de vulnerabilidade. (FLORES, 2009; ELVIR, 2016). Ela escolhe como palavras-chave para sintetizar seu mapa e a entrevista de forma geral os termos "Zona sul" (grifado por ela), "Adoro" e "Conforto". Percebe-se que sua escolha está associada a um modo de vida e a um lugar simbólico de sofisticação que a zona sul ocupa em seu imaginário.

Esta dimensão social e simbólica que encontramos nos espaços de passagem nos remeteram a um conceito elaborado por Magnani (2002) acerca do "pedaço". Localizado de forma híbrida entre a rua e a casa, o público e privado, no pedaço se desenvolve uma sociabilidade própria daquele espaço, segundo o autor sendo esta "mais ampla que a fundada nos laços familiares, porém mais densa significativa e estável que as relações formais e individualizadas impostas pela sociedade" (MAGNANI, 2002, p.19). Através desta socialização e do estabelecimento de redes de relações é possível instaurar um *código* capaz de separar, ordenar e classificar quem pertence ou não àquele pedaço – e isto o podemos ver tanto na narrativa de Míriam, que se identifica e se afirma como pertencente de um "pedaço" Zona Sul, como nos relatos de Carmem, ao ser identificada na Serra e se sentir "em casa" por todo o aglomerado. Trata-se também, para além de uma identificação e de uma classificação dos membros daquele espaço, de um tipo particular de apropriação do espaço urbano, fundamentado em ambos: aspectos físicos e sociais.

O encerro voluntário de Míriam nos faz retomar os conceitos desenvolvidos por Flores (2009) acerca das geografias objetivas e, desta vez, subjetivas, de oportunidades. A autora parte das teorias de efeitos de bairro (JENKS; MEYER, 1990; WILSON, 1987 apud FLORES, 2009) que, ao se debruçarem sobre o efeito da exposição a ambientes segregados em crianças e jovens, apontam para certos processos sociais ligados ao espaço que impactam o desenvolvimento daqueles sob situações de pobreza (ou riqueza) espacialmente concentrada. A difusão de comportamentos por proximidade, a socialização coletiva e institucional e as condições objetivas de vida em áreas segregadas são exemplos de mecanismos que atuam sob as subjetividades e sob as oportunidades objetivas de jovens, crianças e adultos de acordo com seu local de moradia.

Ainda que atuem de forma diversa na realidade de crianças e adultos, a socialização em áreas segregadas contribui, segundo Flores (2009), para a formação de uma geografia subjetiva de oportunidades que institui um filtro de percepção social por meio do qual as oportunidades disponíveis são entendidas e avaliadas. Wilson (1987 apud FLORES, 2009) situa como redes locais de familiares, amigos e professores podem reforçar ou invalidar normas, valores e desejos em um sujeito em desenvolvimento e espacialmente localizado, fazendo com que haja um espaço entre o que são as oportunidades disponíveis (determinadas por uma geografia objetiva de acesso a recursos) e aquelas desejáveis. Quando falamos da organização do sistema de transporte e de sua influência em uma soberania quanto ao espaço, nos referimos então à esta

geografia objetiva de oportunidades, à impossibilidade ou à maior dificuldade de alcançar destinos potenciais uma vez os recursos são escassos ou indisponíveis. Pensar em termos de geografia de subjetividades, porém, traz outros elementos à cena que devem ser considerados.

A leitura de Breedveld (1998) sobre a soberania de tempo, e, como adicionamos, também de espaço, nos é útil para compreender algumas limitações e facilidades nas escolhas possíveis para a mobilidade urbana. Entretanto, ela pode nos levar por uma via por demais funcionalista, fazendo-nos crer que ao solucionar o problema do acesso físico (ou virtual) aos destinos, as escolhas poderiam dar-se de forma livre e autônoma. Como compreendemos os indivíduos em uma rede de relações a partir de Elias (ELIAS & FERREIRA, 2008), uma percepção como esta deve ser lida também inserida em redes que objetivamente e subjetivamente modelam soberanias individuais. Para estes autores, no entanto, não se trata de moldes deterministas, mas configurações que inevitavelmente permitem em maior ou menor grau uma margem de ação individual. Por essa razão sustentamos o uso dos termos de soberania, apesar da ressalva que vai alinhada também à crítica de Manderscheid (2014) especificamente sobre as escolhas de mobilidade. pri

O ponto que queremos frisar é que o problema do acesso à cidade não se resume no acesso ao transporte. É evidente que o investimento em redes de mobilidade que ampliem as possibilidades de caminhos e os destinos possíveis é uma medida contra desigualdades de oportunidades na cidade. Entretanto, essa medida sozinha não é suficiente quando consideramos a redução dos mapas de possibilidades também em uma esfera subjetiva e social.

Além disso, Flores (2009) também adiciona que a formação da geografia subjetiva de oportunidades é diferente para homens e mulheres, dado que “os modelos predominantes no contexto de bairro estabelecem normas do comportamento e um processo de tomada de decisões diferente para ambos os grupos.” (FLORES, 2009, p. 203). As diferenças no uso do tempo, e como veremos na próxima seção, no uso também dos espaços públicos e privados compõem restrições que, sendo objetivas ou subjetivas, se materializam da redução dos mapas de mobilidade feminina.

A subjetividade na mobilidade apareceu também nas entrevistas de outras formas, relacionada aos lugares de passagem. Ao agruparmos inicialmente alguns critérios sob a família “emocional”, tivemos que esta foi a terceira mais numerosa a partir da análise

primária das entrevistas, precedida pelas famílias de aspectos temporais e geográficos. Critérios relacionados a sensações de tranquilidade, irritação ou medo para escolher caminhos estiveram presentes em todos os relatos. Na medida do possível, as pessoas também quiseram escolher que tipo de experiência teriam em suas mobilidades.

O medo e a sensação de insegurança lideraram os critérios emocionais considerados, mas estes não foram os únicos a aparecerem. Caminhos escolhidos para passar por lugares mais agradáveis como aquele do "caminho das águas" trazido por Silas são dotados de uma carga afetiva que denunciam uma relação com o trajeto. Mesmo de carro foi possível identificar escolhas como essa:

> O trajeto de casa pra cá às vezes no final de semana eu mudo pra passar pelo Anel. É o Anel? É. BH Shopping...Porque é uma paisagem gostosa, sabe? Uma sensação que cê sai da cidade e entra de novo.
>
> Isabella, 31 anos, moradora do Barreiro de Cima. Família conjugal com filhos.
>
> *Nesses trajetos que a senhora me contou, tem algum sentimento atrelado a eles? De tranquilidade, de stress, de medo, alguma coisa nesse sentido?*
>
> Tem, assim, de que eu gosto muito desse bairro. Tanto que eu morei fora nove anos e enquanto eu não encontrei aqui eu não sosseguei. Então isso é de infância mesmo. Que eu fui criada aqui, então, eu acho que o sentimento é esse. De ligação, de lembrança de pai, de mãe, de infância, adolescência. (...) Eu gosto muito daqui.
>
> Míriam, 59 anos, moradora da região do Anchieta. Família conjugal com filhos.

Em termos de relação com o espaço e a formação de vínculos, Jirón (2010) traz a noção de possibilidades de alargamento ou confinamento dos espaços enquanto movendo-se por eles ou através deles. Limitações na possibilidade de significar lugares em movimento, e de identificar-se com eles, configuram confinamentos nos trajetos, a construção de túneis opacos pela cidade em que se perdem ou não se acessam fragmentos do trajeto. Isso pode ocorrer a partir de estratégias de "pular a cidade" adotadas pelos que se deslocam em automóvel, mas também em situações de longos percursos exaustivos em ônibus em que os lugares que são vistos pela janela não são percebidos com acessíveis ou desejáveis pelos que por ela olham. A cidade escapa à mobilidade. Por outro lado, há a possibilidade que durante a mobilidade ou através dela produzam-se formas de significar lugares, acessá-los ainda que em movimento, enriquecendo a experiência urbana e as possibilidades de lugares como destinos. Vejamos como essa conexão aparece nos trajetos de Lucas, morador da Serra:

> *Você costuma variar entre um caminho e outro, ou você pega mais esse da Palmira mesmo?*
>
> Até que não, pego mais o da rua Palmira mesmo. Pego Palmira, desço, saio na rua Estêvão Pinto, saio perto do Sagrado Coração de Maria, entendeu?
>
> *Esse trajeto que você faz a pé, ele é seu preferido por algum motivo, ou...?*
>
> Ou, eu falo isso direto! Parece que a gente cria vínculo com o percurso, com o trajeto! Acaba que cê cria vínculo, às vezes, assim, igual, é costume mesmo. (...) Eu acho que sem perceber a gente cria vínculo até com o lugar que você vai passar, entendeu? Ah, eu vou passar por ali. Ah, cê vai passar por onde? Ah, vou passar por ali, eu só passo por ali, eu prefiro passar por ali. Acaba que sem perceber a gente cria, não sei, é um vínculo, afeição.
>
> Lucas, 35 anos, morador da Serra. Família mosaico
>
> *Tem outro caminho?*
>
> Tem, mas eu não faço. Eu só faço esse.
>
> *Por quê?*
>
> Porque ele é o mais perto e o mais fácil. Porque eu trabalhava no Santa Efigênia, então **esse trajeto já era o meu mesmo**."
>
> Míriam, 59 anos, moradora da região do Anchieta. Família conjugal com filhos.

Ter em conta a dimensão afetiva da experiência da mobilidade nos parece um aspecto fundamental para compreender o que leva as pessoas a escolherem determinados caminhos, e não outros. Tuan (2001) ao propor um entendimento acerca do espaço e dos lugares que incorpore uma perspectiva a partir da experiência, a situa como uma ferramenta de conhecimento da realidade, e, assim sendo, também dos lugares. Através da experiência – que engloba tanto a racionalidade, o pensamento, o exercício cognitivo, quanto as emoções e sentimentos – sujeitos são capazes de aprender sobre o espaço, de, através de sua vivência, atribuir sentidos e significados a ele, transformando aquilo que era desconhecido em familiar, transformando espaço em *lugar* (TUAN, 2001; POP, 2014*)*. Esta transformação, este aprendizado, segundo a perspectiva de Tuan, levam tempo, e o autor estabelece um paralelo entre espaço e lugar que remete à ideia de movimento: o espaço como movimento, como possibilidade de fluxo livre, e lugar como pausa, necessária à aprendizagem e experiência. Aqui, desde uma perspectiva móvel, conseguimos ler mesmo este de tempo de pausa como um tempo que pode-se dar enquanto o indivíduo se move pelo espaço – seja pelas repetidas vezes dentro de uma mesma linha de ônibus ou pelos caminhos recorrentes realizados a pé através das mesmas ruas. A pausa, vista sob uma lente do movimento, diz-se de um tempo investido em um lugar que não necessariamente é um ponto no espaço, podendo ser uma linha, uma trajeto, como acabamos de perceber nos relatos de Míriam e Lucas.

Ter em conta a dimensão afetiva da experiência da mobilidade nos parece um aspecto fundamental para compreender o que leva as pessoas a escolherem determinados caminhos, e não outros. Longe da noção de que a afetividade distanciaria o indivíduo de sua racionalidade, Zulmira Bomfim (2010) a partir da psicologia social traz aos estudos urbanos o entendimento do afeto como uma categoria de mediação da intersubjetividade. Sendo a afetividade uma categoria de mediação de nossa interação com os espaços e lugares da cidade, ela a situa como "um eixo orientador de observação e de análise (*por que e como*) e de ética (*para que*)" (BOMFIM, 2000, p. 52. Grifos da autora) para estar e circular pelo espaço, propondo que consideremos uma "racionalidade ético-afetiva na cidade" (SAWAIA, 1995 apud BOMFIM, 2000).

A dimensão afetiva na mobilidade começa a despontar com a visibilização do medo nos trajetos principalmente femininos. No entanto, enquanto corremos o risco de aprofundar estereótipos de gênero por considerar apenas esta face do afeto e ainda ligá-la às mulheres de forma exclusiva – colocando o sexo feminino novamente como aquele naturalmente associada à afetividade, à esfera emocional e à posição de fragilidade – há outros aspectos da afetividade que também seriam úteis à racionalização da mobilidade. Raramente fazem-se considerações sobre esse âmbito de forma mais abrangente nas teorizações sobre acesso à cidade, ainda que tenhamos visto que uma geografia subjetiva possa ser um entrave à mobilidade. Se um mapa de oportunidades pode ser também composto por elementos construídos via relações sociais próximas, com familiares, amigos e professores, é possível dizer que ele também está permeado de afeto, assim como fluxos determinantes para atingir destinos e recursos na cidade.

Reivindicamos também aqui esta forma de pensar as escolhas de mobilidade. A vemos presente nas escolhas que passam por redes de solidariedade compostas por relações afetivas e familiares, assim como em caminhos que são escolhidos pelo afeto cultivado por lugares da cidade. O afeto enquanto mecanismo de segurança também se faz muito presente nos relatos em que o medo é um aspecto central na mobilidade. Jirón (2000) ao fazer uma diferenciação entre o entendimento de qualidade de vida e a qualidade dos lugares, nos chama a atenção para incorporar conhecimentos de outras áreas do saber – como a psicologia – ao pensar na construção dos espaços. Whyte (2001) o demonstra de forma efetiva ao se debruçar sobre o que fazem as pessoas permanecerem em lugares públicos, e, neste ponto, encontra também afetividade. Lugares públicos em

que se é possível festejar, namorar, se divertir e tecer relações sociais são mais propícios à permanência e à segurança, e também devemos levar isto em conta.

Há ainda um aspecto que nos é caro com relação à afetividade nos trajetos e que queremos aqui fazer o exercício de desestabilizá-lo. Trata-se da afetividade relacionada às mobilidades do cuidado e o deslocamento realizado em função de ou com dependentes – filhos, idosos ou qualquer outro relativo que demande cuidado. Mobilidades essas feitas majoritariamente por mulheres podem ser naturalizadas por situar o amor materno e o reino do afeto como domínio biológico das mulheres. Entretanto, assim como evidencia Molinier (2012), também identificamos sentimentos ambíguos entre o afeto pela pessoa querida, a responsabilidade pelo cuidado, o cansaço a ele relacionado e a angústia por experimentar essa ambiguidade dentro de um marco de feminilidade que naturaliza a ternura e o cuidado como destino biológico feminino. Carolina, moradora do Barreiro de cima, nos mostra a dificuldade ao tentar sintetizar seu mapa afetivo e definir como se sente em um dia de levar sua irmã à uma consulta média na área hospitalar: como se sente em relação a essa tarefa? O que ela configura? Um problema?

> Esse dia que eu tenho que fazer isso aqui, eu fico meio mal-humorada. Mau humor! Eu fico cansada. Cansaço. (...) Fico muito cansada e fico também com aquela sensação de, de...resolvi! Resolvi o que que eu tinha que fazer. Como que eu vou colocar isso aqui no papel? É...de...sensação de...Deixa eu [sic] pensar. Então tá. Esse dia que eu vou lá eu fico muito mal-humorada, mas também fico tranquila, de tranquilidade de saber que eu resolvi. De tranquilidade. Vou por aqui tranquilidade (...), tranquilidade por fazer aquilo, que esse destino aqui conseguiu fazer com que eu resolva, resolva... resolveu, uma...um problema. Apesar de toda dificuldade, foi uma coisa que eu consegui resolver. Um problema, talvez seria um problema resolvido? (...) Eu acho que tranquilidade não seria a palavra mais ideal, né? Talvez seria, é, um problema resolvido. Um problema?? Uma... É. Vou colocar um...Ah não, vou deixar tranquilidade mesmo. Tranquilidade...é... Tranquilidade por resolver...Por resolver. Por resolver...um problema. Não é um problema! Mas... eu vou por um problema mesmo. Difícil, né?
>
> Carolina, 35 anos, moradora do Barreiro de Cima. Família monoparental.

Uma racionalidade ético-afetiva para a mobilidade entra aqui novamente uma vez pensamos sobre a ética do trabalho de cuidado realizado de forma compulsória e muitas vezes gratuita pelas mulheres. Retirando este trabalho do âmbito de uma virtude moral essencialmente feminina, Molinier (2012) compreende a ética nele envolvida em termos de uma preocupação com "o que importa", com o que tem valor para os sujeitos. Este movimento faz com que se possa abandonar o entendimento cristalizado do *care* como expressão de amor ou (em seu oposto estigmatizante) de sua "derrapagem" rumo à má reputação como cuidadora, para aproximar-se de uma visão em que "a preocupação com

os outros expressa-se através de *atividades* concretas, mais ou menos agradáveis, que solicitam sentimentos ou afetos por vezes penosos, contraditórios, ambivalentes e marcados por defesas". (MOLINIER, 2012, p.41. Grifo nosso.).

Nas mobilidades do cuidado identificamos esta ética, assim como os afetos ambíguos trazidos no relato acima. Identificar as mobilidades do cuidado e seu impacto na vivência da cidade e do cotidiano das mulheres que entrevistamos nos trouxe de fato uma série de questionamentos acerca do uso do tempo e do espaço orientados por construções de gênero. Na seção seguinte nos debruçaremos ainda mais sobre as desigualdades que se apresentaram neste aspecto, levando o foco para as experiências e possibilidades de locomoção nos espaços de transportes.

### 5.3.2 Espaços de transporte

Os critérios associados aos espaços móveis de transporte sempre trouxeram consigo o corpo situado na mobilidade: as experiências corporais agradáveis ou não, o tempo e o espaço vivido entre origem e destino que frequentemente é apagado no marco funcionalista da mobilidade. Ao longo das entrevistas qualitativas é impossível não topar com o corporalidade do movimento na cidade.

Um dos aspectos frequentes nas falas daqueles e daquelas usuárias de transporte público é o da superlotação dos ônibus e micro-ônibus, que por vezes modificam o trajeto em termos de modal utilizado ou tempo gasto. Em outros casos, como exposto nas páginas 89 e 90 e abaixo, de acordo com as opções e recursos disponíveis, não é possível desviar de um veículo superlotado e o trajeto é realizado apesar da condição degradante:

> No ônibus sempre é tudo cheio né. (...) É frustrante né? Eu acho sempre meio frustrante andar de ônibus, assim. A minha vantagem de pegar o ônibus de manhã é porque eu pego os dois no [ponto] final, então eu vou sentada, assim. Mas no metrô eu nunca sento.
>
> (...)
>
> [No metrô] aqueles carros muito antigos não dá mais. Não dá mais pra rodar. Primeiro porque não tem ventilação, não tem espaço. Agora que a gente tá chegando ao final do ano vai começar o inferno de novo, porque é verão, ele não tem ventilação e ele - como são vários vagões fechados - ele não distribui as pessoas bem.
>
> Talita, 23 anos, moradora da Serra. Família unipessoal.

Nos relatos dos moradores da Serra identificamos ainda como o fator da superlotação impacta no itinerário e nos pontos de paradas dos micro-ônibus. A partir do momento que o ônibus atinge o máximo de sua superlotação o motorista já não tem condições de parar nos pontos seguintes, deixando parte da Serra sem atendimento. Apenas no Serra escutamos também relatos de como este ambiente móvel afeta os motoristas, através de relatos que mais de uma vez trouxeram episódios de trabalhadores do sistema de transporte coletivo deixando os automóveis no meio do trajeto em situações de altíssimo estresse:

> O 102 cê não consegue pegar ele essa hora não.
>
> *Por que, é muito cheio?*
>
> Nossa! Não tem como cê entrar não. Os motoristas nem param!
>
> (...)
>
> *Tem algum outro tipo de dificuldade que cê já passou, assim, nos seus trajetos?*
>
> Fora os ônibus quebrados? (risos)
>
> *Isso acontece muito?*
>
> [*Em tom irônico*] Ah, uma vez ou outra acontece. Uma vez o motorista surtou, largou o ônibus e foi embora...Umas coisas assim bem tranquila. (...) Ah, e eles tem razão, eles tem que surtar mesmo! Eu sou totalmente a favor do motorista surtar.
>
> Carmem, 29 anos, moradora da Serra. Família monoparental.

O estresse dos motoristas e sua direção foram percebidas de forma diferente na fala de um morador do bairro Castelo, mais acostumado a se locomover em carro particular ou serviços similares ao Uber. Como demonstramos em seu relato na página 86, a direção agressiva dos condutores do transporte coletivo o faz repensar sua mobilidade em ônibus, uma vez se percebe em risco com esta conduta.

Ainda que o medo das mulheres obtenha maior visibilidade ao falarmos de transporte, o medo dos homens apareceu nesta pesquisa de algumas formas específicas. No Serra, por exemplo, percebemos na fala de Lucas o medo associado ao trânsito por áreas controladas pelo tráfico de drogas, e na fala das mulheres que entrevistamos também houve esta restrição.

> *Como que você escolhe qual caminho que você vai fazer pra vir pro trabalho?*
>
> Que que acontece, a gente acaba às vezes tendo que passar na casa de algum paciente, né? Então se eu tenho que passar na casa de algum paciente eu já faço o caminho que vai passar na porta da casa dele. Se tem que visitar outro, aí faz outro. Tem dias aqui que tem o problema do tráfico, aí a gente evita aquele e passa por um outro caminho, entendeu? Que cê faz com mais calma. Mas tá bem calmo ultimamente, mas tem hora que fica tenso. Então eu falo, ah, como

> eu sei que ali é mais propenso, eu vou por outro lugar. (...) Melhor a gente chegar mais tarde do que nunca chegar, né?
>
> Lucas, 35 anos, morador da Serra. FAMILIA
>
> Aqui dentro eu me sinto bem segura. Porque eu fui nascida e criada aqui, e eu me sinto bem segura, eu não tenho medo nenhum. Eu chegava da faculdade aqui e era onze e meia. Eu só tinha medo quando tinha tiroteio, mas hoje em dia não tá tendo mais, né? Então não tenho medo. Tenho mais medo no bairro.
>
> (...)
>
> *E aqui você acha que tem alguma questão que influenciaria nesse seu sentimento de segurança aqui dentro?*
>
> Eu acho que é quando tá tendo as guerras né...E aí a gente fica com mais medo, de andar...
>
> CRÉDITOS

Veremos mais adiante como a relação das mulheres moradoras da Serra é específica quando se trata de sua segurança. Há aí algumas especificidades do território por onde se circula que possibilita uma amplitude maior em seus mapas de movimento. Por outro lado, vemos como novamente a dimensão da segurança social e pública aparece na restrição de trajetos dos moradores do Aglomerado, mas vai muito além, uma vez nos deparamos com a delimitação de barreiras à própria vida de quem habita a favela.

Em outras áreas da cidade, o medo dos homens apareceu de outras formas, relacionado ao risco de dano corporal via acidente de trânsito. O relato de Carlos, morador do Barreiro, nos evidencia como sua escolha acerca do modal de transporte principal utilizado está relacionado a este medo e às diferentes experiências em conduzir carro e moto. Vejamos como:

> Eu andei tendo uns problemas com carros aí...Eu quase morri (risos). Aí eu parei de dirigir, porque eu vendi o carro. (...) Foi acidente. Eu já tinha tido uns outros aí porque eu tenho um histórico de irresponsabilidade na direção. Mas eu tive um acidente em 2016 que foi tipo mó grave. (...) Assim, o carro acabou. Eu não tive nada, mas a gente fica com isso na cabeça... Aí o seguro me pagou, me deu outro carro. Mas eu fiquei pouco tempo com o carro e troquei ele numa roça, como um meio de evitar também [acidentes]...
>
> (...)
>
> Não é só o carro que dá isso, que cê tá lá no "sofá voador" (risos). Um colega meu falava isso, sofá voador, que cê senta lá e tá lá, voando. Mas qualquer coisa que cê tá conduzindo às vezes cê viaja e pode causar um acidente né. (...) Os problemas maiores foram de carro. Porque carro cê acha que cê tá dentro da casca né, qualquer coisa que rolar cê acha que você não vai ser afetado. Tem essa diferença também, porque a moto você pode até estar meio chapado (não a ponto de não conseguir subir, né?) mas você vai pegando um vento ali, vai recuperando.
>
> Carlos, 33 anos, morador do Barreiro de Cima. Família monoparental com pessoa de referência homem.

Como podemos ver acima, o carro nem sempre é sinônimo de facilidade. Apesar de reiteradamente termos percebido que o acesso ao automóvel se traduz em experiências mais agradáveis e em maior facilidade e rapidez para alcançar destinos, também aí encontramos pluralidades como esta acima. Por vezes a própria materialidade do carro apareceu como uma questão – seu tamanho, modelo e ano de fabricação foram identificados como limitadores para certos destinos. Nem todo carro chega a qualquer lugar, e, se o faz, não o faz da mesma forma simbolicamente:

> *A senhora costuma variar os caminhos?*
>
> Não, maioria é pelo mesmo.
>
> *Tem algum sentimento assim quando a senhora faz esse caminho?*
>
> Não, é porque na Grão Mogol ali, quando você desce a contorno e vai pegar a Grão Mogol, tem um retorno assim que ali é meio complicado. Então eu prefiro onde o trânsito flui mais. Como eu não tô muito nova, eu também fujo de trânsito.
>
> *Seria pelo stress, pela demora?*
>
> É porque meu carro é grande, e eu tenho medo de bater. Eu dirijo desde os 18 anos, eu tenho 59. Mas agora depois que eu fui ficando velha eu fui ficando com medo.
>
> Míriam, 59 anos, moradora da região do Anchieta. Família conjugal com filhos.
>
> Lorena me deu uma carona de sua casa até o centro depois da entrevista. (...) Enquanto conversávamos comentou que já teve o desejo de trocar de carro, que o seu está antigo, que já pensou em comprar um novo, de outro modelo. Emenda me explicando que por atender a domicílio e rodar a cidade toda, prefere não fazê-lo. Seu carro, do jeito que está, chama menos atenção e ela tem mais segurança de que não será roubado, ou que ela não será abordada enquanto espera (estacionada na rua) pelo horário da próxima cliente.
>
> Nota de diário de campo, 13 de dezembro de 2018. Lorena é moradora da região do Barreiro de Cima, família unipessoal.

A presença de filhos pequenos e outros dependentes em casa e a responsabilidade por eles é algo que de certa forma uniformiza a percepção das mulheres com relação às facilidades do automóvel particular. Mesmo aquelas que não são mães, mas planejam ter filhos, colocam no planejamento futuro a compra de um carro por esse motivo. Percebe-se pela fala das mães que o ambiente interno do transporte coletivo não é lido como o mais apropriado para uma criança pequena, e que – quando há escolha – esta prefere pelas comodidades de ir em carro. A superlotação, a dificuldade de encontrar assentos e o tempo de espera são aspectos que estiveram associados a estas escolhas. Outro aspecto que aparece de forma contundente na fala das responsáveis pelos pequenos é a quantidade de carga, entre bolsas e mochilas, que vêm associado ao deslocamento com crianças, como podemos ver abaixo.

> No fim de semana não vou de ônibus. Por comodidade. Quero sair tranquila sem ter hora pra voltar. Durante a semana tudo é regrado e tem hora pra tudo, a gente sabe a rotina do ônibus. Final de semana sair de ônibus é um suicídio! Até sairia, já fiz. Mas hoje, com essa idade e com família, não dá. É a demora, é a comodidade, é a tranquilidade de saber que vou e vou voltar. Ter a consciência da minha volta. Região metropolitana chega a ter intervalo de até uma hora. As vezes a minha filha também vai, e andar com criança é andar com mala. Andar com criança de noite em ônibus é fora de cogitação. Comprei carro por isso, relutei muitos anos. Queria andar de ônibus até pela luta por um transporte público de qualidade. Só que na real a demanda ela existe... Preciso pensar e planejar minha vida pra garantir minha saúde mental e corporal pra seguir vivendo.
>
> Isabella, 31 anos, moradora do Barreiro de Cima. Família conjugal com filhos.
>
> "Ele [o marido] sabe dirigir, mas a gente não tem carro. A gente decidiu não ter carro porque a gente mora em frente o ponto [de ônibus], então foi pela questão de o carro não ser uma necessidade pra gente. Mas quando a gente tiver filho, a gente pensa em ter um carro.
>
> Laura, 31 anos, moradora da Serra. Família conjugal sem filhos.
>
> Depende muito do dia, das circunstâncias, do dinheiro, das bolsas, (...), mas normalmente eu vou de Uber por causa de sacola. Eu gasto, eu uso muito Uber. Por causa de criança... Minha irmã tem problema de saúde, então às vezes pra ela é tenso, faz ela ficar nervosa, agitada, às vezes, entendeu?
>
> *Dentro do ônibus?*
>
> É. A superlotação...às vezes pra ela não é bom, não é bom. Ela tem esquizofrenia, pro tipo de problema que ela tem às vezes não é bom superlotação, muita gente. Então às vezes eu prefiro... Então, eu acho que cada pessoa tem uma situação que leva a pessoa às atitudes que ela vai tomar. Se eu pudesse pegar Uber eu ia direto lá pra Santa Casa num Uber, mas é por causa da condição financeira mesmo.
>
> Carolina, 41 anos, moradora da região do Barreiro de Cima. Família monoparental

Na fala de Carolina percebemos que a responsabilização das mulheres pelo cuidado não diz respeito apenas aos filhos, mas à outras pessoas que demandem cuidados específicos. Seu relato está relacionado a um familiar que também mora em sua casa, e que, apesar de adulta, tem condições particulares de saúde que requerem atenção e cuidados regulares.

Ao explicitamos os valores de imobilidade de pessoas responsáveis por crianças pequenas nos dados da Pesquisa OD (pag. 79) frisamos anteriormente como as tarefas de cuidado podem interferir na margem de tempo disponível para locomoção e outras tarefas na cidade. Aqui, frisamos como a inadequação do espaço – seja ele fixo ou móvel – A demandas específicas de quem circula com crianças e outros dependentes pode ser também um fator de restrição da mobilidade e, de forma especial, à mobilidade das

mulheres. Novamente aqui podemos pensar em termos de fronteiras móveis, limitações de deslocamentos associadas à infraestrutura do transporte e do sistema de mobilidade em geral.

No entanto, nem tudo são mazelas na vivência dos espaços de transporte. Assim como fazemos o exercício de não polarizar experiências entre centro e periferia, também o faremos com relação aos modais de transporte. Ainda que de forma geral as viagens em ônibus tenham aparecido de forma muito mais negativas do que as viagens em automóveis particulares, não é possível afirmar que encontramos neste âmbito uma homogeneidade rígida. Os momentos de leitura no transporte coletivo trazidos por Silas anteriormente se enquadraram em experiências de prazer e tranquilidade, e o relato de Carmem, abaixo, diz de determinado alívio encontrado nas viagens de ônibus:

> *Tem alguma diferença no jeito com que você se sente fazendo os trajetos?*
>
> Sabe? Eu não sei se é porque eu fiquei muito acostumada com essa agitação [*relacionada aos horários regrados e corridos*]? Porque todo mundo fala assim "eu não consigo seguir sua vida, eu não consigo". Então, uma coisa que eu acho interessante, que eu vi num livro que eu li: "que a gente usa a janela do ônibus pra pensar". (...) Então assim, é aquele único momento que eu tenho comigo mesma, que eu não tenho ninguém atrás de mim. Porque é o dia inteiro! Se eu tô na casa da minha mãe, é o dia inteiro gente atrás de mim, se eu tô atendendo no salão, é cliente do salão todo me enchendo o saco. Então, todo lugar, eu tenho gente em cima. Então esses são os únicos momentos que eu tenho eu com eu.
>
> Carmem, 29 anos, moradora da Serra. Família monoparental.

As possibilidades heterogêneas de vivências no transporte público nos fizeram olhar também para relatos que estiveram relacionados ao prazer de se deslocar de determinada forma. Seja o espaço móvel um automóvel ou o próprio corpo, o prazer na viagem também foi um aspecto que orientou alguns dos trajetos ao quais tivemos acesso:

> [*Sobre o mapa*] Isso aqui é um dia de domingo. (...) A gente sempre vai de manhã na padaria. De motoca! Quando a Solange comprou a moto ela falou que ela queria uma moto só pra ela poder ir na padaria dia de domingo de moto. Foi esse o motivo, o discurso era esse. (...) E é verdade. Eu já andava de moto, já tive moto antes, mas ela nunca tinha tido moto. E ela só anda no bairro mesmo, ela fala 'não, domingo a gente vai na padaria'."
>
> Aurora, 41, moradora do bairro Castelo. Família conjugal sem filhos.
>
> "Eu gosto muito de andar, eu gosto muito de andar a pé. (...) Eu acho que cê movimenta um pouco o corpo também, né? A gente vive muito sedentário. Aí eu gosto de andar, a oportunidade que eu tenho de andar eu gosto de andar."
>
> Laura, 31 anos, moradora da Serra. Família conjugal sem filhos.

> "Eu gosto muito de andar, eu gosto muito de ver gente, entendeu? Eu gosto muito de caminhar. Geralmente o pessoal só me vê a pé e fica me perguntando 'cadê o carro, cadê o carro?'"
>
> Lucas, 35 anos, morador da Serra. Família mosaico

Por fim, o comentário de Lucas sobre "ver gente" nos remeteu à possibilidade de ver e ser visto na cidade, durante o caminhar. Ao refletir sobre a icônica figura do *flaneur*, Massey (1991) a partir de Wolff (1985 apud MASSEY, 1991) evidencia a impossibilidade de transitar pela multidão como observador – sem ser notado – desde o lugar das mulheres. A deriva pelo espaço público jamais é completamente anônima ou despercebida quando se tratando de um corpo feminino: "the flaneurs is irretrievable male"[35]. (MASSEY, 1991, p.47). A publicidade do corpo feminino, no entanto, não é lida como homogênea pelas autoras, considerando que para as mulheres tidas como respeitáveis (em oposição à figura da mulher pública associada à degeneração e à prostituição) o movimento pelo espaço público não era permitido, às custas de sua reputação. Por outro lado, para aquelas que não faziam parte deste grupo, o trânsito também era de certa forma restrito a partir da ameaça de violência por parte dos homens. (MASSEY, 1991).

A possibilidade de um olhar que se dá em uma só direção – ver, mas não ser visto – não se apresenta no caso das mulheres, e percebemos isto em nosso contexto também a partir dos constantes relatos que permeiam o medo e sua manipulação corporal em contextos diversos. Novamente aparecem aqui as implicações de transitar um corpo generificado pelo espaço público, remetendo às discussões anteriores acerca das possibilidades e facilidades desiguais deste trânsito para homens e mulheres em suas situações singulares.

Se alguns aspectos do espaços da cidade como o meio de transporte a ser utilizado e a área de circulação foram apontados como fatores de peso para escolha ou declínio de um percurso, temos ainda algumas considerações a fazer acerca de aspectos que foram considerados, mas que não apresentaram a mesma potência de modificação quanto os anteriores. São eles os critérios de topografia e geometria dos caminhos. A seguir veremos como eles operaram em articulação novamente com questões relacionadas às construções de gênero e a situação de raça espacializada na cidade.

[35] Em tradução livre: "O flaneur é irremediavelmente masculino".

### 5.3.3 Topografia

Belo Horizonte conta com uma taxa de declividade média de 8,25%[36], fazendo jus a seu nome e sendo conhecida pelos moradores por suas ladeiras e morros. Esse foi um dos variados aspectos espaciais apontados pelas pessoas entrevistadas no momento de fazer suas escolhas: a geografia física da cidade. A capacidade corporal de subir ruas íngremes, assim como a ocasional preguiça de fazê-lo apareceu em todas as entrevistas, lembrando-nos mais uma vez da necessidade de situar os corpos na mobilidade.

Corpos distintos apresentam capacidades distintas de percorrer caminhos, e quando inserimos neste contexto a necessidade de esforço físico encontramos algumas diferenças. O que vimos foi uma grande amplitude em termos de disponibilidade para percorrer trechos em aclive, encontrando relatos de jovens atléticos que não encontram problemas para fazê-lo e de pessoas idosas que relataram o contrário, considerando aclives bem suaves ao descrever seus trajetos. Entre esses opostos, uma gama de diversidade nos diz de jovens, adultos e idosos com limitações corporais que delineiam seus caminhos: dores crônicas, lesões recentes e fadiga. Abaixo, podemos ver como esse aspecto apareceu nas falas dos participantes com uma maior faixa etária:

> *Pra Senhora ir pra Floriano Peixoto tem outro caminho?*
>
> Ah, tem pela Bernardo Monteiro. (...), mas aí tem que subir um pouquinho, não pode subir (risos). Mais plano é melhor.
>
> Ruth, 75 anos, moradora da região do Anchieta. Família conjugal sem filhos.
>
> *Dentro do bairro você de vez em quando anda a pé, ou é como o carro também?*
>
> Por enquanto ainda não, porque eu machuquei, lesionei minha perna, então não tem como ficar andando demais.
>
> Solange, 45 anos, moradora da região do Castelo. Família monoparental.
>
> Eu tô meio prejudicado porque uns dois meses atrás eu tomei um tombo lá em casa, machuquei o cóccix, incomoda pra caramba.
>
> Silas, 65 anos, morador da região do Anchieta. Família conjugal sem filhos.

A capacidade de transitar por modos ativos também apareceu na fala de mulheres que acompanham crianças pequenas em seus trajetos. Mães e avós relataram como

[36] Dado recolhido da página web da Prefeitura de Belo Horizonte em 14/03/2019. <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/dados/mapa-de-declividades>

frequentemente podem mudar de percurso caso estejam acompanhando crianças ou adolescentes mais novos, de forma a facilitar o trajeto para eles/elas, evitando percursos íngremes. Encontramos este tipo de relato apenas nas falas de mulheres, e novamente percebemos como a dimensão do cuidado modelou sua mobilidade – antes quanto ao tempo, e aqui com relação ao espaço. Destacamos ainda como essas dimensões vão juntas no sentido de que alternar um caminho para facilitar a mobilidade da criança pode implicar maior tempo de deslocamento para a cuidadora e uma certa restrição quanto aos lugares circuláveis de acordo com o período do dia. Ademais, o ritmo de caminhada de uma criança é bem mais lento do que aquele de uma pessoa adulta, o que nos instiga a pensar que se o tempo é generificado, como tentamos demonstrar, ele pode também ser contornado pela faixa etária. Abaixo, Míriam nos conta como altera seus trajetos de acordo com as necessidades e os gostos da neta, com quem frequentemente faz percursos a pé dentro do bairro:

> *A senhora costuma variar esse trajeto?*
>
> Quando eu tô sozinha. Porque a maioria [das vezes] eu vou com ela, e ela não gosta, ela gosta de fazer esse caminho. Ela não gosta, minha neta, não gosta daquelas subidas. Eu já não ligo, mas ela prefere.
>
> Míriam, 59 anos, moradora da região do Anchieta. Família conjugal com filhos.

Com exceção desta mobilidade com crianças, percebemos que ainda que evitar ladeiras tenha sido lugar comum nos relatos, este aspecto não pareceu ter uma forte capacidade de alterar demasiado o caminho mais rápido para chegar ao destino. Em mobilidades com menores restrições relacionais – como no caso das crianças – as pessoas escolheram caminhos mais planos uma vez esta era uma opção de fácil acesso e que não comprometia em demasia o tempo total do trajeto. Se vimos que o tempo gasto na mobilidade é um fator que orienta muitíssimo a escolha dos caminhos, percebemos que há algumas condições que tem maior ou menor capacidade de fazer com que a pessoa repense sua forma de chegar. Trajetos relacionados ao medo, por exemplo, demonstraram esta capacidade de forma muito mais contundente, como comentado no capítulo anterior. A situação familiar da pessoa, no entanto, foi um aspecto que mostrou ser fonte de variação neste potencial de mudança.

A característica topografia da cidade também esteve associada ao uso da bicicleta como meio de locomoção. Em Belo Horizonte apenas 2% das viagens são feitas por esse transporte, e os trajetos de *bike* que colhemos a partir das entrevistas estiveram sempre

relacionados a atividades de lazer e a lugares planos como a lagoa da Pampulha. O corpo entra na racionalização da bicicleta não só pela capacidade e habilidade de pedalada, mas também pela performance do corpo em situações institucionais: andar de bicicleta por vários quilômetros é sinônimo de cansaço e suor. O clima quente, como mencionado ao tratarmos dos períodos do dia, também foi apontado como um dificultador na realização de trajetos em modo ativo:

> Já pensei em vir de bicicleta, mas aqui eu ando muito dentro do campus, vou pro ICB, vou pra farmácia. Às vezes vir de bicicleta ia até dificultar, né? Às vezes saio pra almoçar, tal tal. (...)
>
> *Por que que você acha que de bicicleta dificultaria?*
>
> Ah, porque eu acho que gasta mais tempo, né? Aqui tem muito morro também. Aí ia suar muito a camisa.
>
> João, 52 anos, morador da região do Castelo. Família conjugal com filhos.

Frente a essas dificuldades percebemos novamente o carro como uma saída frequente para "saltar" a cidade, suas intempéries climáticas e acidentes geográficos. Saltar a cidade (*skip the city*) como estratégia de mobilidade foi uma via identificada por Jirón (2010) no contexto chileno e a encontramos também aqui como meio de eliminar (ou pelo menos minimizar) efeitos do deslocamento e do espaço no corpo e no tempo das pessoas e seus dependentes. Na fala de Isabella, abaixo, percebemos como essa possibilidade aparece na mobilidade de sua filha pequena e se insere na racionalização de suas próprias escolhas, bem como na consideração da mobilidade de outras pessoas de sua rede familiar;

> Nina [filha] vai como: a pé? De *bike* não dá conta. gasta o triplo do tempo de bicicleta, mas vai como? É Uber? Não. Então vai de ônibus, faz a baldeação e chega. (...) Alternativa a gente acha, as vezes minha irmã busca. Mas a maioria dos trajetos é eu e meu companheiro juntos de carro. Se não deu é planejamento ônibus. Se não deu, último caso é Uber ou a pé.
>
> Laís, 50 anos, moradora da região do Anchieta. Família monoparental

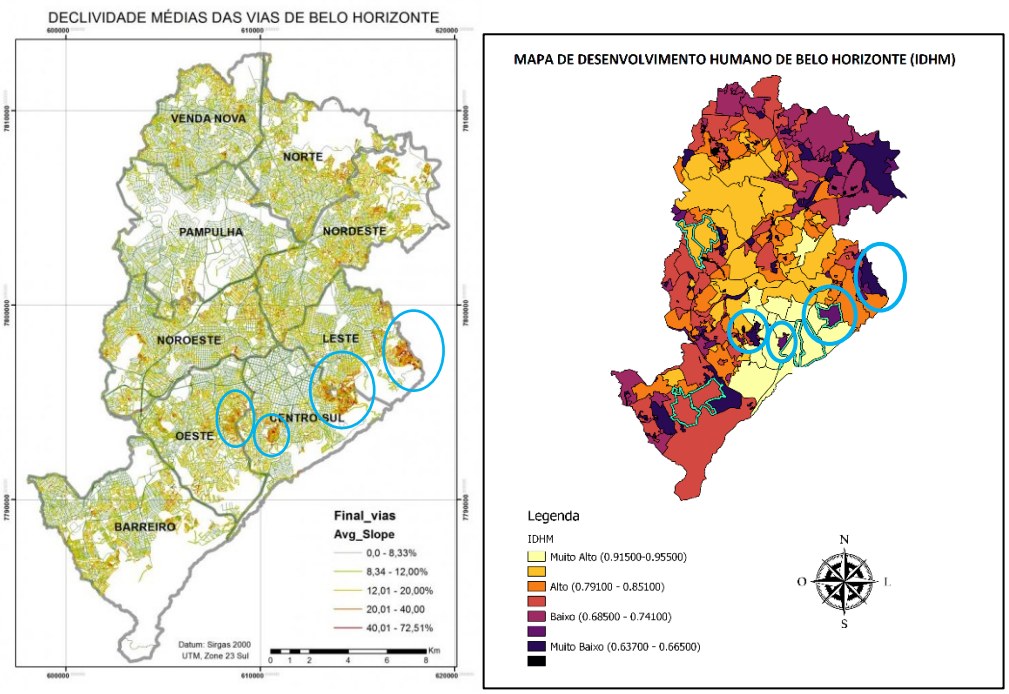
Se saltar a cidade em carro é uma opção, o frequente uso do automóvel faz com que muitas vezes esses aspectos sequer apareçam nas falas dos motoristas, e identificamos essa facilidade mais uma vez como um privilégio. Lucas, morador da Serra, compartilha de uma brincadeira sobre o sonho de todo morador do Aglomerado, evidenciando a distância da possibilidade de saltar a cidade em seu contexto:

> *E tem alguma coisa que você acha que facilitaria seus trajetos?*
>
> Ah, por exemplo aqui dentro da vila, né, não tem como mudar nunca...Tem uma brincadeira nessas redes, esses memes aí. Eles falam "o sonho de todo

> Aglomerado da Serra": todas as escadas são escadas rolantes (risos). Tem um memezinho que o pessoal fez aí, é o sonho de todo aglomerado, principalmente dos mais velhos. A gente tem essa paisagem né, aí tudo com escada rolante. (risos) Mas tem coisa que não tem como mudar...Se fosse mais, plano, né?
>
> Lucas, 35 anos, morador da Serra. Família mosaico

Se para aqueles que têm capacidade financeira a maneira de escapar à uma topografia que castiga o corpo é através do automóvel, os moradores da Serra que não conseguem acesso a carro ou à moto recorrem à imaginação e ao senso de humor. A topografia da Serra, assim como o nome já denuncia, não é moderada, e podemos encontrar uma correlação entre as áreas mais acidentadas da cidade e uma série de assentamentos populares com baixos IDHMs. Abaixo, comparamos o mapa que utilizamos na demarcação de nosso recorte metodológico com o mapa de declividade de Belo Horizonte, e podemos ver um movimento de concentração (ou de expulsão) das camadas mais vulneráveis para os espaços com maior taxa de declividade.

FIGURAS 9 E 10 : MAPA DE DECLIVIDADES DE BELO HORIZONTE E MAPA DE DESENVOLVIMENTO HUMANO DE BELO HORIZONTE




FONTE: Figura 9: Prefeitura de Belo Horizonte; Figura 10: Elaboração Própria

Entretanto, saltar a cidade na favela não se trata apenas do acesso a um carro, uma vez estamos lidando com uma área da cidade construída em sua extensa maioria pelas mãos dos próprios moradores, com ruas estreitas, íngremes e um precário sistema de micro-ônibus que atende seu interior. O que queremos frisar com a repetição do carro como escape preferido à cidade é o silêncio com relação às possibilidades oferecidas pelo

poder público, quase sempre vistas como insuficientes e inadequadas, por vezes nem aparecendo nas narrativas como opções viáveis para a mobilidade.

Não é sempre, no entanto, que o automóvel dá conta de todos os trajetos na cidade. Em períodos de chuva intensa, por exemplo, Natália, moradora da região do Anchieta, nos conta como tem que evitar determinados locais pelo risco de acidente associado ao clima, à declividade e à situação de recapeamento das vias:

> Eu podia ter ido por dentro dos bairros, e não pela Contorno. Mas também como tava chovendo e é muito inclinado, né, ali o [bairro] Santo Antônio, o São Pedro, então é melhor mesmo pegar por ali, pela Contorno.
>
> Natália, 27 anos, moradora da região do Anchieta. Família unipessoal.

### 5.3.4 Geometria do caminho

Um segundo elemento do espaço físico que gostaríamos de considerar brevemente nesta subseção é o da geometria do caminho. A geometria do caminho, por vezes associada aos desvios provenientes da topografia, diz respeito às escolhas feitas tendo em consideração caminhos mais retos ou em ziguezague, que dão aos entrevistados uma sensação de serem mais rápidos ou mais agradáveis de serem percorridos. O formato da malha de ruas da cidade também esteve relacionado às escolhas de trajetos.

Esse também foi um aspecto que identificamos como pouco capaz de interferir de forma contundente na estrutura do caminho, desta vez de forma uniforme nos relatos. Ninguém esteve disposto a comprometer o tempo de deslocamento, aspectos da segurança ou o destino a ser alcançado por conta da geometria das ruas. Tampouco percebemos um elemento de privilégio a ele associado, como no caso da topografia. Ademais, percebemos como um pouco de descontração por vezes apareceu na descrição destes trajetos, enquanto os entrevistados assumiam que "no fim, dá na mesma". Trazemos abaixo recortes das falas de Laura e Aurora, que comentam sobre suas escolhas por trajetos em ziguezague relacionadas ao tempo e à facilidade. Também, trazemos um relato de Uiara, que desestabiliza com humor a certeza de nossas próprias percepções sobre o espaço:

> *Na volta, quando você passou pela Av Atlântica, foi o caminho mais curto também que você pegou?*
>
> Não...não era o caminho mais curto, mas era o caminho mais fácil. Era na via, porque eu já tava na via. Então se você olhar aí questão de tempo, talvez eu chegaria mais rápido do que ir fazendo o ziguezague e voltando pelo caminho anterior.

Aurora, 41 anos, moradora da região do Castelo. Família conjugal sem filhos.

*Tem muitos caminhos que você pode fazer pra chegar lá?*

Tem.

*E qual que você pega?*

Ah eu pego o mais curto, né? (...) É eu vou cortando rua pra chegar mais rápido. (...) É questão da distância mesmo, mas eu acho que no fim dá na mesma. A gente acha que é mais rápido, mas é tudo reto, não tem morro.

Então você faz tipo um ziguezague?

Isso!

Laura, 31 anos, moradora da Serra. Família conjugal sem filhos.

*Esse é o único caminho que você pega pra chegar no Caiçara, tem outro caminho?*

Ah, poderia. Tem a Pedro II também.

*O que você pega é pela Catalão, né?*

É, ele [o marido] gosta de pegar lá.

*Você prefere a Pedro II?*

Eu prefiro. (...) Eu acho mais perto.

*Entendi. E você acha que seu marido pela a Catalão por algum motivo específico?*

Ele acha que é mais perto (risos). Aí ele faz o caminho dele.

Uiara, 39 anos, moradora do bairro Castelo. Família conjugal com filhos.

A concretude do espaço desta seção nos dá algumas pistas sobre como esta dimensão afeta as escolhas de mobilidade. Vimos algumas diferenças sobre como esta faceta do tempo apresentou ter capacidades mais fortes ou mais fracas de definição do percurso nas entrevistas que coletamos. Com o recorte de gênero, analisando os deslocamentos com crianças, percebemos a topografia operando como uma restrição dos caminhos, bem como o fizemos ao analisar a fala de nossa entrevistada mais idosa. Acreditamos que em amostras de maior magnitude, capazes de acessar um número maior de pessoas idosas e com deficiência, entre uma gama de pessoas que convivem com condições singulares de mobilidade e acesso – de forma geral – poderíamos encontrar outras nuances acerca do impacto da morfologia do espaço na mobilidade urbana.

De forma mais incisiva, vimos ainda nas subseções anteriores o quanto a organização do espaço, dos recursos e símbolos nele contidos, contribuíram também para a eleição dos caminhos. Aqui, pudemos ver novamente como as especificidades relacionadas ao gênero também estiveram em intercessão com situações singulares de

raça e classe, de acordo com a racialização do espaço na cidade e como a segregação residencial associada à classe. Por vezes nos repetimos quanto aos contornos que a divisão sexual do trabalho e as esferas público e privada dão às mobilidades tanto femininas quanto masculinas, mas isto se deve à repetição que encontramos no campo e às diferentes nuances que apareceram de acordo com a situação social de cada entrevistada. Também pode parecer excessivo a insistência com uma leitura que se situe em um rede espaço-temporal, uma vez percebemos intercessões entre a organização e a forma física do espaço com o período do dia, com o tempo do sistema e com o tempo da velocidade. Entretanto, a divisão que fizemos aqui entre estes capítulos de espaço e tempo para facilitar o entendimento dos critérios é bastante menos rígida nas entrevistas, e menos ainda, inseparável, na vivência cotidiana da cidade e da mobilidade.

# 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos dispusemos a fazer esta pesquisa no objetivo de identificar e sistematizar a partir de uma leitura interseccional de gênero os critérios de escolha utilizados na mobilidade urbana cotidiana de habitantes de Belo Horizonte. Em última instância, nosso objetivo era também o de conseguir acessar dinâmicas e desigualdades sociais complexas nessas ações cotidianas, na intenção de contribuir para a construção de cidades mais acessíveis. Neste capítulo final, discutiremos de forma breve o que encontramos, e faremos alguns apontamentos para estudos e práticas futuras.

Atentas ao que era o "fundo" da ação cotidiana, a partir do vocabulário de Moles e Rohmer (apud MATUS, 2014), foi possível encontrar evidências de como o gênero, como um sistema de organização social, orienta escolhas, padrões e possibilidades de mobilidade a partir do uso, disponibilidade e soberania de tempo e espaço. Mapeamos a partir das entrevistas e da análise quantitativa da Pesquisa OD uma série de desigualdades que se traduziram em variações na capacidade de acesso à meios de transporte rápidos e seguros; a áreas específicas da cidade de acordo com a sensação de insegurança, o período do dia e construções simbólicas e afetivas de pertença; a destinos e atividades de forma geral.

Percebemos que o estabelecimento de uma divisão sexual do trabalho, associada à uma separação das esferas pública e privada entre homens e mulheres, influencia na disponibilidade de tempo que ambos dispõem para as atividades e trajetos cotidianos, assim como em suas possibilidades de circulação no espaço público. De acordo com o arranjo familiar – mas com uma divisão constante entre homens e mulheres – percebemos como podem-se criar verdadeiros túneis de espaço e tempo na vida de mulheres das diferentes regiões da cidade que analisamos. De forma muito específica percebemos o quanto um arranjo familiar com filhos modelou de forma insistente a soberania das mulheres, principalmente com relação a seu tempo. Entretanto, fato é que aquelas em situação de menor vulnerabilidade, com capacidades de terceirizar tarefas e ter acesso a automóveis para locomover-se apresentaram ter maior controle de seus recursos de espaço e tempo. Também aquelas que puderam contar com redes de solidariedade o demonstraram. Por outro lado, quanto mais grave a situação de vulnerabilidade, menor o controle – ou soberania – destes recursos. Nestas circunstâncias é que percebemos com maior evidência o peso da dependência de serviços públicos ineficazes de mobilidade, que ao mesmo tempo em que possibilitam o alcance a determinados destinos em

determinados horários, também os limita de acordo com sua organização, circunscrevendo as possibilidades de acesso à recursos, atividades e destinos na cidade.

A ineficiência de um sistema de mobilidade que não dá conta das demandas complexas da população foi traduzida em todos os relatos como a urgência de acesso ao automóvel para transpor barreiras de acesso a recursos. Um carro para chegar mais rápido, para chegar mais longe ou para chegar a um serviço que não está disponível próximo à residência parece ser a solução mais fácil. Nos relatos das mulheres, o automóvel também é sinônimo de segurança, e de forma mais explícita ao se tratar de trajetos a serem realizados no período noturno. A dificuldade em acessá-lo muitas vezes apareceu como fonte de imobilidade de mulheres, que preferiam ficar em casa a arriscar-se por um trajeto. Também, o automóvel aparece como chave para facilitar trajetos feitos acompanhados de crianças e das cargas – mochilas, bolsas e sacolas de supermercado – que muitas vezes vem acompanhando estes trajetos de cuidado com a família e com a casa, feitos de forma expressiva mais frequentemente pelas mulheres que entrevistamos.

A menor frequência do uso do automóvel pelas mulheres, por outro lado, apareceu também em nossa pesquisa, assim como em Tanzarn (2008), Best e Lanzendorf (2005), Mautonne e Hernandez (2017), entre outros. Apesar de termos recolhido informações de uma pequena amostra de homens, todos os entrevistados tinham acesso a carro. No caso das mulheres a situação foi mais diversa, sendo que nos bairros de maior IDHM e entre famílias de maior renda, era mais alta a frequência de trajetos feitos em automóvel por elas.

Estando os recursos da cidade e a distribuição dos automóveis centralizadas e concentradas na capital mineira de forma associada às variáveis de classe e raça, esteve sempre presente em nossa análise uma lupa interseccional a fim de captar a multiplicidade da experiência das pessoas que entrevistamos. A confiança em redes sociais de solidariedade ao conseguir um acompanhante para realizar um trajeto ou um automóvel emprestado, por exemplo, aparece como estratégia garantidora de mobilidade em um contexto de carência perpetrado pela organização de um sistema transporte público que impede o pleno acesso à cidade – seja pela tarifa, infraestrutura ou pela determinação do número de linhas, da quantidade de carros e horários para sua circulação.

O local de moradia, assim como o IDHM das regiões que elencamos ao estruturar nosso recorte metodológico, mostraram sua alta relevância no que diz respeito à

quantidade de recursos disponíveis no espaço, o que levava a viagens mais curtas e rápidas. Não só com relação à presença de automóveis no domicílio, a proximidade de equipamentos de saúde, educação e lazer variou entre os bairros de nossa amostra, estando em maior número naquela da região do Anchieta, a de maior IDHM e localizada na região centro-sul da cidade. Porém, ainda que um bairro estivesse localizado distante da região central da cidade – como no caso da região do Castelo e Barreiro de Cima - o acesso a um automóvel foi sinônimo de viagens mais rápidas, curtas e agradáveis. Também, como presenciamos no caso do Barreiro de Cima, se há uma concentração de recursos próximos à residência, percebe-se um aumento na facilidade de acesso e uma melhora na experiência da mobilidade. Ainda, transitar por espaços com uma maior variedade de recursos, por ruas movimentadas por comércios, colégios ou hospitais também foi um fator repetidamente lembrado pelas entrevistadas como fonte de maior segurança e agradabilidade.

A forma do espaço, trazida aqui na análise da infraestrutura viária, da geometria do caminho e da topografia da cidade foi também vista como orientadora de caminhos. Ruas escuras, esburacadas e mal sinalizadas, por exemplo, eram constantemente evitadas e se mostraram fonte de redução das possibilidades de trajetos e acesso a recursos. De forma específica, vimos como a topografia influenciou na condição das escolhas de mulheres ao realizar trajetos com acompanhantes, assim como nas escolhas de pessoas mais idosas ou com algum tipo de limitação corporal. Também, percebemos a racialização das áreas mais acidentadas da cidade, além de relatos sobre a espacialização de recursos de acessibilidade, identificados pelos entrevistados como mais frequentes em áreas “nobres” da capital.

Mais uma vez, em consonância com uma série de estudos no campo das mobilidades (JIRÓN, 2000, 2010, 2017; CRESSWELL & UTENG, 2008; SHELLER & URRY, 2006; KAUFFMAN, 2004, entre outros) presenciamos o alargamento de fissuras e desigualdades sociais associados à sistemas de transporte que não dão conta de atender às demandas da população. Entretanto, como apontamos logo à introdução e ao longo do trabalho, não é possível ler a mobilidade de forma isolada na dinâmica das cidades. A destruição de recursos pelo espaço já foi aqui apontada, mas queremos frisar a necessidade de pensar o uso dos espaços, a descentralização de equipamentos de educação, saúde, lazer, cuidado e de postos de trabalho para alcançar cidades com mais caminhos possíveis, além de mais sustentáveis, ao poder diminuir a quantidade de trajetos

necessários para alcançar estes destinos. Os problemas e situações aqui explicitadas não desaparecerão apenas através do aprimoramento de rede de transporte.

Não é preciso dizer que no sentido de diminuir as desigualdades de gênero que encontramos, a solução tampouco pode ser limitada a melhorias na mobilidade urbana. Ao fazermos uso de lentes interseccionais e relacionais para ler as situações das pessoas entrevistadas atingimos camadas profundas de complexidade que se fazem visíveis em pequenos atos do cotidiano como tomar um ônibus. Recolher os critérios de escolha utilizados pelas pessoas nos auxilia simultaneamente a compreender melhor como se configuram os lugares por onde as pessoas preferem passar – nos dando pistas acerca de práticas de melhoria urbana – mas também nos convoca a endossar um coro já sólido de estudos feministas que apontam para a necessidade de mudanças no que diz respeito à divisão sexual do trabalho e à regulação social do corpo das mulheres nas esferas privada e púbica.

Levantamos aqui também aportes que uma perspectiva que engloba a dimensão afetiva na cidade pode trazer. Considerando as leituras de Bomfim (2010), Whyte (2001), Tuan (2001) e mesmo Magnani (2002) apontamos o quanto a dimensão da experiência, do vínculo social e da construção de um tecido afetivo pelo espaço fazem parte dos critérios de escolhas para lugares onde as pessoas preferem estar e circular. Estes aspectos interferem na dimensão da segurança, cara às mulheres e aos dependentes dos quais frequentemente cuidam, além de trazerem às narrativas aspectos positivos da vida na cidade: a socialização, a agradabilidade do caminhar, a possibilidade de encontro com o outro e consigo mesmo. Estas também são cidades possíveis que queremos.

Trazer para o campo das mobilidades perspectivas relacionais, interseccionais e afetivas mostrou-se frutífero para pensar práticas, usos e novas possibilidades de intervenção no espaço e na organização do sistema de mobilidade. A partir delas conseguimos desvelar dinâmicas igualmente importantes à do tempo de viagem para a tomada de decisão acerca dos trajetos a serem feitos ou a serem evitados, seja por escolha ou por impossibilidade. Ainda, estas são lentes que nos permitem pensar mobilidades sensíveis a gênero que busquem não repetir estereótipos centrados nas mulheres, mas que levante a complexidade que reside na relação destas práticas – complexidades estas que necessitam de estudo contínuo.

Ler o espaço em movimento nos remete também à esta necessidade perene de estudo e investigação. Aqui nos dedicamos a explorar em um tempo e espaço delimitados uma pequena parte de um universo de redes de relações entre pessoas e lugares. Fica o desejo, por exemplo, de explorar mais a fundo a híbrida relação entre as esferas pública e privada por meio da mobilidade do cuidado; também, de se debruçar mais sobre os trajetos dos homens, seus afetos e maneiras com que a masculinidade aí opera; ainda, de explorar as cidades possíveis de crianças, jovens, idosos, pessoas com deficiência, LGBTs e outros que contribuam para a construção de mapas maiores de circulação para todos.

Se a característica processual do espaço nos convida à este exercício contínuo de investigação, seu incessante vir-a-ser (MASSEY, 2004) nos convida também à possibilidade de uma abertura radical ao futuro, às formas que o espaço pode assumir, em uma perspectiva otimista de que talvez (não sem trabalho) conseguiremos agir sobre as repetições de desigualdades e seus mecanismos de manutenção que aqui mapeamos. Esta é ainda a proposição que dá sentido a esta pesquisa, na tentativa de situar a espacialidade na esfera do político e atuar em consonância com um campo científico preocupado e ativo com a construção de relações mais igualitárias na cidade.

Por fim, fizemos o possível para traduzir em um trabalho escrito a potência e complexidade do que nos foi apresentado no campo e nas leituras feitas. Cientes desta impossibilidade, o fim de uma dissertação é também sempre um meio, um convite a que sigamos neste caminho de construção científica, política e prática de nosso mundo.

> *"Eu sei que esta narração é muito, muito ruim para se contar e se ouvir, dificultosa, difícil: como burro no arenoso. Alguns dela vão não gostar, quereriam chegar depressa a um final. (...) Mas, como na adivinha - só se pode entrar no mato é até o* ***meio dele****. Assim, esta estória. Aquele era o dia de uma vida inteira."*
>
> *João Guimarães Rosa, Corpo de Baile. 2016*

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS


ACTION AID. *Linha de Base Campanha Cidades Seguras para as Mulheres*. . [S.l: s.n.], 2014. Disponível em: <http://actionaid.org.br/wp-content/files_mf/1498585783Linha_de_Base.pdf>. Acessado em: 14 de abril 2019

ACTION AID. Nearly three in four women were harassed in past month. Disponível em: <https://www.actionaid.org.uk/latest-news/three-in-four-women-uk-world-harassed-in-last-month>. Acesso em: 21 maio 2019.

ACTION AID. *Women and the City: Examining the gender impact of violence and urbanisation*. Johannesburg: [s.n.], 2013.

ALVES, José Eustáquio Diniz. *As Políticas Populacionais e o Planjeamento Familiar na América Latina e no Brasil*. . [S.l.]: IBGE. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv31808.pdf>. Acesso em: 3 jan. 2018. , 2006

AMÂNCIO, Lígia; WALL, Karin. Família e Papéis de Gênero: Alguns dados recentes do Family and Gender Survey (ISSP). In: *VIII CONGRESSO LUSO-AFRO-BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS*, set. 2004, Coimbra. *Anais*... Coimbra: [s.n.], set. 2004.

APAV, Associação Portuguesa de Apoio à Vítima. *Folha Informativa Violência Institucional*. . [S.l: s.n.]. Disponível em: <https://apav.pt/apav_v3/images/folhas_informativas/fi_violencia_institucional.pdf> , Acesso em: 14 dez 2018.

ARENDT, Hannah. As esferas pública e privada. *A condição humana*. 10ª ed ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007. p. 31–83.

BEDIA, Rosa Cobo. *Aproximaciones a la teoría crítica feminista*. Lima: CLADEM, 2014.

BEST, Henning; LANZENDORF, Martin. Division of labout and gender differences in metropolitan car use: An empirical study in Cologne, Germany. *Journal of Transport Geography*, v. 13, p. 109–121, 2005.

BHTRANS. *Balanço da mobilidade Urbana de Belo Horizonte*. [S.l: s.n.], 2016a

BHTRANS. *Manual das Pesquisas Origem Destino 2002-2012*. [S.l: s.n.], 2016b

BHTRANS. *PlanMob-BH - Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*. . Belo Horizonte: [s.n.], 2010. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/planMOBBH%20relatorio%20final.pdf>. Acesso em: 8 mar. 2019.

BHTRANS. *Relatório Completo Pesquisa Origem Destino 2011-2012*. . [S.l: s.n.]. , 2012

BOMFIM, Zulmira Áurea Cruz. *Cidade e Afetividade: Estima e construção dos mapas afetivos de Barcelona e São Paulo*. Fortaleza: Edições UFC, 2010.

BORTOLON, Letícia. *O acesso de mulheres e crianças à cidade*. Belo Horizonte: [s.n.], mar. 2018

BOURNE, Jenny. The life and times of Institutional Racism. *Race and Class*, v. 43, n. 2, p. 7–22, 2001.

BOURDIEU, Pierre. *Distinção: Crítica Social do Julgamento*. 1ª edição ed. São Paulo: EDUSP, ZOUK, 2007.

BREEDVELD, Koen. The Double Myth of Flexibilization: Trends in scattered work hours, and differences in time-sovereignty. *Time Society*, v. 7, n. 129, mar. 1998.

BREVIS, Hernán Riquelme. Movilidad cotidiana: entre la producción y reproducción social. Una exploración a las prácticas de desplazamiento de dos mujeres en Temuco. *Revista Pilquen*, v. 19, n. 4, p. 14–31, 2016.

BÜSCHER, Monika; URRY, JOHN; WITCHGER, KATIAN. *Mobile Methods*. [S.l: s.n.], 2011.

CALDEIRA, TERESA. *Cidade de Muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Editora 34, 2000.

CALVINO, Ítalo. *As cidades Invisíveis*. [S.l.] Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1990.

CARDOSO, Leandro. *Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte*. 2017. 232 f. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017.

CASTILLO, Ricardo Abid. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. *Geousp - Espaço e Tempo*, v. 21, n. 3, p. 644–649, 2017.

CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Césas da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. *Geografia: Conceitos e temas*. 2ª ed. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

CEDEPLAR UFMG. *Avaliação das tendências recentes da dinâmica territorial da RMBH e identificação preliminar das zonas de interesse metropolitano*. , Plano Metropolitano. Macrozoneamento RMBH., nº Produto 02. [S.l: s.n.], [2014].

CERQUEIRA, Eugênia Dória Viana. As desigualdades de mobilidade nas periferias da Região Metropolitana de Belo Horizonte: um estudo das atividades de comércio, lazer e saúde. *Cad. Metrop.*, v. 20, n. 41, p. 35–51, 2018.

COLLINS, PATRÍCIA HILLS. Em direção a uma nova visão: Raça, classe e gênero como categorias de análise e conexão. *Reflexões e práticas de transformação feminista*. São Paulo: Sempreviva Organização Feminista, 2015.

CRUZ, Márcia Maria Da. Vozes da favela: representação, identidade e disputas discursivas no ciberespaço. *Stockholm Review of Latin American Studies Issue*, v. 2, p. 77–91, 2007.

DIAS, Maria Berenice. *Manual de Direito das Famílias*. 12ª ed. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017.

DINIZ, André Geraldo Ribeiro. *Sobre subalternidades e enfrentamentos: Sexualidade, poder e agenciamentos na experiência de mulheres prostitutas*. 2013. 170 f. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.

DOREEN MASSEY. *Space, Place, Gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1994.

ELIAS, Norbert. *O Processo Civilizador, Uma história dos costumes*. [S.l.]: [s.n.], 1994.

ELIAS, Norbert; FERREIRA, M. L. *Introdução à Sociologia*. Lisboa: Edições 70, 2008.

ELIAS, Norbert; SCHRÖTER, M; RIBEIRO, V. *A sociedade dos indivíduos*. [S.l.]: Zahar, 1994.

ELLEGÅRD, Kajsa. *Thinking Time Geography*. [S.l.] London: Routledge, 2019.

ELVIR, Amanda Martínez. Mulher e Mobilidade Urbana: Processos metodológicos e desafios de pesquisa na interpretação do discurso das mulheres do Coque. In: *19º ENCONTRO INTERNACIONAL DA REDE FEMINISTA NORTE E NORDESTE DE ESTUDOS E PESQUISA SOBRE A MULHER E RELAÇÕES DE GÊNERO*, jun. 2016, Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão. *Anais*... Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão: [s.n.], jun. 2016. p. 4072–4085.

EMBARQ BRASIL. *DOTS CIDADES. Manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável*. [S.l: s.n., 2015. Disponível em: <http://wricidades.org/research/publication/dots-cidades-manual-de-desenvolvimento-urbano-orientado-ao-transporte>. Acesso em: 8 mar. 2019.

ERVING, Goffman. *Estigma - Notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. [S.l.]CIDADE: Coletivo Sabotagem, 2004.

FERNANDES, Magda Fernanda Medeiros. Mulher, família e reprodução: um estudo de caso sobre o planejamento familiar em periferia do Recife, Pernambuco, Brasil. *Cad. Saúde Pública*, v. 19, n. Sup. 2, p. 253–261, 2003.

FERRARI, Tatiana Kolodin. *Acessibilidade e a escolha locacional dos arranjos familiares*. CIDADE: EDITORA [S.l: s.n.]. , 2015

FIA FOUNDATION. *Ella se mueve segura*.. [S.l: s.n.], 2017. Disponível em: <https://www.fiafoundation.org/media/461162/ella-se-mueve-segura-she-moves-safely.pdf>. Acesso em 16 fev 2019.

FLORES, Carolina. Consequências da segregação residencial: teoria e métodos. *População, vulnerabilidade e segregação*. Campinas: Unicamp, 2009. p. 197–230.

FURLANI, Daniela Dias; BOMFIM, Zulmira Áurea Cruz. Juventude e afetividade: tecendo projetos de vida pela construção dos mapas afetivos. *Psicologia & Sociedade*, v. 22, n. 1, p. 50–59, 2010.

GEDRO, Julie et al. Going global: professional mobility and concerns for LGBT workers. *Human Resource Development International*, v. 16, n. 3, p. 282–297, 2013.

GEHL, Jan. *Cidades para Pessoas*. [S.l.]. Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. *How do Study Public Life*. [S.l.] Bristol: Island Press, 2013.

GEORGES, Isabel. O "cuidado" como "quase-conceito": por que está pegando? Notas sobre a resiliência de uma categoria emergente. *Textos Didáticos. Desafios do Cuidado: Gênero, velhice e deficiência*. [S.l.]: IFCH. UNICAMP, 2017. v. 66. p. 125–151.

GEURS, Karst; VAN WEE, Bert. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, v. 12, p. 127–140, 2004.

GLASER, BARNEY G.; STRAUSS, ANSELM L. *The Discovery of Grounded Theory: strategies for qualitative research*. New Brunswick (USA), London (UK): AldineTransaction, 1967.

GOFFMAN, Erving. *Comportamento em lugares públicos. Notas sobre a organização social dos ajuntamentos*. Petrópolis: Vozes Editora, 2010.

HANSON, Susan; PRATT, Geraldine. *Gender, work and space*. [S.l.]: Routledge, 1995.

HARAWAY, Donna. Saberes localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial. *cadernos pagu*, v. 5, p. 07–41, 1995.

HARAWAY, DONNA. *Simians, Cyborgs and Women: The reinvention of Nature*. Nova Iorque: Routledge, 1991.

HARVEY, David. *Rebel Cities: from the right to the city to the urban revolution*. Nova Iorque: Verso, 2012.

HASZ, Laíse; RIBEIRO, Rafael Reis. *A construção do sujeito da mobilidade pelo poder público: estudo de caso da Pesquisa Origem-Destino da Região Metropolitana de Belo Horizonte (2012)*. . [S.l: s.n.]. , 2017

HELLER, Agnes. *O Cotidiano e a História*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

HIRATA, Helena *et al. Dicionário Crítico do Feminismo*. São Paulo: UNESP, 2009.

HIRATA, Helena. *Nova Divisão Sexual do Trabalho? Um olhar voltado para a empresa e a sociedade*. [S.l: s.n.], 2002.

HIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. Novas Configurações da Divisão Sexual do Trabalho. *Cadernos de Pesquisa*, v. 37, n. 132, p. 595–609, 2007.

HJORTHOL, Randi. Daily Mobility of Men and Women: A Barometer of Gender Equality? *Gendered Mobilities*. [S.l.]: Ashgate, 2008. p. 193–210.

IBGE. *Síntese de Indicadores Sociais: Uma análise das condições de vida da população brasileira*. [S.l: s.n.], 2014. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv91983.pdf>.

IMRIE, Rob; KUMAR, Marion. Focusing on Disability and Access in the Built Environment, *Disability & Society*, 13:3, 357-374, 1998.

IPEA *et al. Retrado das Desigualdades de Gênero e Raça*. . [S.l: s.n.], 2011. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/retrato/pdf/revista.pdf>.

IPEA. *Retrato das Desigualdade de Gênero e Raça - 1995 a 2015*. . [S.l: s.n.], 2017. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=29526>. Acesso em: 23 jun. 2018.

ITDP. *O acesso de mulheres e crianças à cidade*. Brasil: [s.n.], 2018.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2014.

JIRÓN, Paola. La Experiencia Diversa de viajar en Santiago de Chile: métodos, enfoques y resultados desde la mirada de la movilidad. In: I SEMINÁRIO INTERNACIONAL MOBILIDADES CONTEMPORÂNEAS, jun. 2017a, Belo Horizonte. *Anais*... Belo Horizonte: [s.n.], jun. 2017.

JIRÓN, Paola. Mobile Borders in Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile. *International Political Sociology*, v. 4, p. 66–79, 2010.

JIRÓN, Paola. Mobility Experiences and knowledge creation from a mobility approach. In: *SP MOBILITIES*, out. 2017b, São Paulo. *Anais*... São Paulo: [s.n.], out. 2017.

KATHARINA MANDERSCHEID. Criticising the Solitary Mobile Subject: Researching Relational Mobilities and Reflecting on Mobile Methods. *Mobilities*, v. 9, n. 2, p. 188–219, 2014.

KAUFMANN, Vincent; BERGMAN, Manfred Max; JOYE, Dominique. Motility: Mobility as capital. *Internation Journal of Urban and Regional Research*, v. 28,4, p. 745–56, 2004.

KERGOAT, Danièle. Divisão sexual do trabalho e relações sociais de sexo. *Dicionário Crítico do Feminismo*. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

KWAN, Mei-Po. Gender differences in space-time constraints. *Area*, v. 32.2, p. 145–156, 2000.

LAGARDE, Marcela. *Claves feministas para el poderío y la autonomía de las mujeres*. Managua, Nicarágua: Puntos de Encuentro, 1997.

LAMOUREUX, Diane. Público/Privado. *Dicionário Crítico do Feminismo*. [S.l.]: Editora UNESP, 2009. p. 208–213.

LASCH, Carolina Rojas. Sexuación y subjetivación de las prácticas de asistencia en Chile. *Cadernos de Pesquisa*, v. 44, n. n. 152, p. 312–333, 2014.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, Jéssica Helena De; MONTEIRO, Izabella Mendes; MAIA, Maria Leonor Alvez. Vagão Rosa: Segregação ou seguraça? In: XXXI CONGRESSO NACIONAL DE PESQUISA EM TRANSPORTE ANPET, nov. 2017, Recife, Brasil. *Anais*... Recife, Brasil: [s.n.], nov. 2017.

*Los once tipos de familia en mexico*. . [S.l: s.n.], [S.d.]. Disponível em: <http://www.amai.org/revista_amai/octubre-2016/AMAI_47_OCTUBRE_2016.pdf>. Acesso em: 14 mar 2018.

LOUZADA, Ana Maria Gonçalves. Evolução do conceito de família. *Revista da Escola de Magistratura do Distrito Federal*, n. Associação dos Magistrados do Distrito Federal e Territórios (AMAGIS), 2011. Disponível em: <http://www.amagis.org.br/images/Artigos/Evolucao_do_conceito_de_familia.pdf>. Acesso em: 22 jul 2018.

LÚCIA DE ANDRADE SIQUEIRA. *Por onde andam as mulheres? Percursos e medo que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife.* 2015. 163 f. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Pernambuco, Recife, Brasil, 2015.

LYRA, LUNA. *Por onde caminham as mulheres? Um estudo sobre os percursos cotidianos de mulheres diaristas em Belo Horizonte*. 2016. 128 f. Mestrado – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016. Disponível em: <http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/biblioteca_novo_2/arquivos/lunalyra_dissertacao.pdf>. Acesso em: 12 fev 2018.

MADARIAGA, INES SANCHEZ. Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport. *Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe*. Farnham, U.K. and Burlington, Vermont: Ashgate, 2013.

MAGNANI, José Guilherme Cantos. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 17, n. 49, 2002.

MAHMOOD, Saba. Teoria feminista, agência e sujeito liberatório: Algumas reflexões sobre o revivalismo islâmico no Egito. *Etnográfica*, v. X, n. 1, p. 121–158, [S.d.].

MAIA, Alexandre Gori. *Espacialização de classes no Brasil: Uma nova dimensão para análise da estrutura social*. 2006. 370 f. Tese de Doutorado – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

MASSEY, Doreen. Filosofia e política da espacialidade: algumas considerações. *GEOgraphia*, Niterói, v. 12, n. 6, 2004.

MASSEY, Doreen. Flexible sexism. *Environment and Planning*, Milton Keynes, v. 9, p. 31–57, 1991.

MATOS, Marlise. Teorias de gênero ou teorias e gênero? Se e como os estudos de gênero e feministas se transformaram em um campo novo para as ciências. *Estudos Feministas*, v. 16, n. 2, p. 333–357, ago. 2008.

MATUS, Sebastián Rueda. *Conceptualizaciones sobre Vida Cotidiana: Claves de lectura para la investigación en Psicologia Social*. 2014. 92 f. Universidad de Chile, Santiago, Chile, 2014.

MAUTTONE, Antonio; HERNANDEZ, Diego. *Encuesta de movilidad del área metropolitana de Montevideo. Principales resultados e indicadores*.Montevideo: [s.n.], 2017.

MAYORGA, Claudia *et al.* As críticas ao gênero e a pluralização do feminismo: colonialismo, racismo e política heterossexual. *Estudos Feministas*, v. 21, n. 2, ago. 2013.

MCLAFFERTY, Sara; PRESTON, Valerie. Gender, race and commuting among service sector workers. *Professional Geographer*, v. 43, n. 1, 1991.

MENDONÇA, Jupira Gomes; ANDRADE, Luciana Teixeira; DINIZ, Alexandre Magno. Mudanças e permanências na estrutura socioeconômica e territorial na Região Metropolitana de Belo Horizonte. *Belo Horizonte: Transformações na Ordem Urbana*. Série de Estudos Comparativos Observatório das Metrópoles. [S.l.]: Observatório das Metrópoles. LetraCapital. Editora PUC Minas, 2015. p. 15–33.

MICKLOW, Amanda; KANCILIA, Elizabeth; WARNER, Mildred. The Need to Plan for Women. *Planning with a Gender Lens: Issue Brief*, n. Cornell University, nov. 2015.

MIGUEL, Luis Felipe; BIROLI, Flavia. *Feminismo e Política*. [S.l.]: Boitempo, 2014.

MIMI SHELLER, JOHN URRY. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, v. 38, p. 207–226, 2006.

MINAYO, Maria Cecília. Análise qualitativa: teoria, passos e fidedignidade. *Ciência e Saúde Coletivo*, v. 17(3), 2012.

MINAYO, MARIA CECÍLIA (Org.). *Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade*. [S.l.]: Editora Vozes Ltda., 1993.

MOLINIER, Pascale. Ética e trabalho do care. *Cuidado e Cuidadoras. As várias faces do trabalho do care*. São Paulo: Atlas, 2012.

NASH, Catherine; GORMAN-MURRAY, Andrew. LGBT Neighbourhoods and "New Mobilities": Towards understanding transformations in sexual and gendered urban landscapes. Internation Journal of Urban and Regional Research, v. 38, n. 3, p. 756–772, 2014.

NEVES, Sofia; NOGUEIRA, Conceição. Metodologias feministas na psicologia social crítica: A ciência a serviço da mudança social. *ex æquo*, v. 11, p. 123–138, 2004.

NICOLÁS, Damin. El Estado, la espera y la dominación política en los sectores populares: entrevista al sociólogo Javier Auyero. *Salud Colectiva*, v. 10, p. 407–415, dez. 2014.

NITE TANZARN. Gendered Mobilities in Developing Countries: The Case of (Urban) Uganda. *Gendered Mobilities*. [S.l.]: Ashgate, 2008. p. 159–171.

NOEL CASS; ELIZABETH SHOVE; JOHN URRY. Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 2005.

*Novos arranjos nos lares brasileiros : Revista Pesquisa Fapesp*. Disponível em: <http://revistapesquisa.fapesp.br/2018/01/16/novos-arranjos-nos-lares-brasileiros/>. Acesso em: 6 ago. 2018.

PAOLA JIRÓN. Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbanas en Santiago de Chile. *Revista Venezoelana de Estudios de la Mujer*, v. 12, n. 29, jul. 2007.

PAOLA JIRÓN, GIULIETTA FADDA. Gender in the discussion of quality of life vs. quality of place. *Open House International*, v. 25, n. 4, 2000.

PASSOS, Daniela Oliveira Ramos. A Formação Urbana e Social da Cidade de Belo Horizonte: Hierarquização e estratificação do espaço na nova capital mineira. *Temporalidades - Revista Discente do Programa de Pós-graduação em História da UFMH*, v. 1, n. nº2, dez. 2009.

PEREIRA, Rafael H. M. Ex-ante evaluation of the accessibility impacts of transport policy scenarios: equity and sensitivity to travel time thresholds for Bus Rapid Transit expansion in Rio de Janeiro. [S.d.]. Disponível em: <Pereira, Rafael H.M., Ex-Ante Evaluation of the Accessibility Impacts of Transport Policy Scenarios: Equity and Sensitivity to Travel Time Thresholds for Bus Rapid Transit Expansion in Rio De Janeiro (March 23, 2018). Available at SSRN: https://ssrn.com/abstract=3147748 or http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3147748>.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. A mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo. *Informes Urbanos*, v. 25, p. 1–7, 2016.

*Quanto vale o trabalho doméstico?* Disponível em: <https://revistatrip.uol.com.br/tpm/as-mulheres-respondem-por-85-dos-afazeres-da-casa-e-nao-sao-nem-pagas-nem-reconhecidas-por-isso>. Acesso em: 11 set. 2018.

RAGO, Luzia Margareth. *Os prazeres da noite: Prostituição e códigos da sexualidade feminina em São Paulo (1890-1930)*. 1990. 541 f. UNICAMP, Campinas, 1990.

RIBEIRO, Luiz Carlos Queiroz. Cidade desigual ou cidade partida? Tendências da metrópole do Rio de Janeiro. *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan, 2000. p. 63–98.

RODRIGUES, Joao Carlos de Melo Miranda. *Estatísticas de gênero: responsabilidade por afazeres afeta inserção das mulheres no mercado de trabalho*. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/20232-estatisticas-de-genero-responsabilidade-por-afazeres-afeta-insercao-das-mulheres-no-mercado-de-trabalho>. Acesso em: 9 mar. 2019.

ROMO, Heriberto López. *Los once tipos de familia en mexico*. , Datos, diagnósticos, tendencias., nº 47. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Sociales, 2016. Disponível em: <http://www.amai.org/revista_amai/octubre-2016/AMAI_47_OCTUBRE_2016.pdf>.

ROSA, Renata Adriana. *As mulheres e os territórios do cotidiano: uso do tempo e mobilidade feminina nas cidades de Belo Horizonte e Recife*. 2018. 231 f. PUC-Minas, Belo Horizonte, 2018.

ROSE, Gillian. *Feminism and Geography: The limits of geographical knowledge*. [S.l.]: Polity Press, 1993.

ROSSI-DORIA, Anna. Representar um corpo. Individualidade e “alma coletiva” nas lutas pelo sufrágio. *O Dilema da Cidadania: Direitos e deveres das mulheres*. [S.l.]: Editora UNESP, 1995. p. 109–128.

RUBINSTEIN, Licia. *IBGE - Agência de Notícias*. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/19061-retratos-as-novas-caras-das-familias.html>. Acesso em: 6 ago. 2018.

SABOIA, Ana Lucia; COBO, Bárbara; MATOS, GILSON GONÇALVES. *Desafios e possibilidades da ivestigação sobre os novos arranjos familiares e a metodologia para identificação de família no Censo 2010*. . [S.l.]: IBGE, 2012

SANTOS, Juliana Anacleto. Gênero na teoria social: papéis, interações, instituições. n. UFJF Virtual, 2010. Disponível em: <http://www.ufjf.br/virtu/files/2010/05/artigo4a5.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2019.

SANTOS, Luana Carola *et al.* Gênero, feminismo e psicologia social no Brasil: Análise da revista Psicologia e Sociedade (1996-2010). *Psicologia & Sociedade*, v. 28, n. 3, p. 589–603, 2016.

SCHEINER, Joachim; HOLZ-RAU, Christian. Gender structures in car availiability in car deficient households. *Research in Transportation Economics*, v. 34, p. 16–26, 2012.

SCHWANEN, T. Gender differences in chauffeuring children among dual-earner families. *The Professional Geographer*, v. 59, n. 4, p. 447–462, 2007.

SCHWANEN, T *et al.* Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transport Research Part A: Policy and Practice*, v. 74, p. 123–135, 2015.

SCOPEL, Vanessa. *Fachadas Ativas: uma alternativa para a melhora da relação entre arquitetura e cidade*. . Barcelona: [s.n.]. Disponível em: <http://hdl.handle.net/2117/108537>. Acesso em: 9 maio 2019. , jun. 2017

SCOTT, Joan. Gênero: Uma categoria útil para análise histórica. *Gender and the Politics of History*. New York: Columbia University Press, 1989. .

SHELLER, Mimi; URRY, John. Mobile transformations of “public” and “private” life. *Theory, Culture & Society*, v. 20, n. 3, p. 107–125, 2003.

LÚCIA DE ANDRADE SIQUEIRA. *Por onde andam as mulheres? Percursos e medo que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife.* 2015. 163 f. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Pernambuco, Recife, Brasil, 2015.

*Sobre o Atlas*. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/o_atlas/metodologia/construcao-das-unidades-de-desenvolvimento-humano/>. Acesso em: 6 ago. 2018.

SOUZA, Candice Vidal E; OLIVEIRA, Marcos Fontoura De. Los espacios de movilidad urbana de las mujeres y los significados de las restricciones sociales,

culturales y materiales. *La sociabilidad y lo público: Experiências de investigación*. Bogotá: [s.n.], 2016. .

SPARGO, Tamsin. *Foucault and Queer Theory*. [S.l.]: Icon Books, UK; Totem Books, USA, 2000.

SVAB, Haydée. *Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero*. 2016. 472 f. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

TAVOLARI, Bianca. Direito à cidade: Uma trajetória conceitual. *Novos Estudos*, v. 35, n. 104, p. 93–109, 2016.

THRIFT, Nigel. *An Introduction to Time Geography*. Leeds: University of Leeds, 1977. (Concepts and Techniques in Modern Geography (CATMOG), 13).

TIM CRESSWELL, Tanu Priya Uteng. *Gendered Mobilities*. Hampshire, UK and Burlington USA: Ashgate, 2008.

TROTTER II, Robert T. Qualitative research sample design and sample size: Resolving and unresolved issues and inferential imperatives. *Preventive Medicine*, v. 55, 2012.

UN WOMEN. *Safe Cities and Safe Public Spaces: Global results report*. . New York: [s.n.], 2017.

UNITED NATIONS. *Mobilizing sustainable transport for development - Analysis and policy recommendations from the United Nations*. . [S.l: s.n.], out. 2016. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/mobilizando-o-transporte-sustentavel-pelo-desenvol.pdf>. Acesso em: 8 mar. 2019.

VALENTINE, Gill. The geography of women's fear. *Area*, v. 21.4, p. 385–390, 1989.

VARGAS, João H. C. Apartheid brasileiro: raça e segregação residencial no Rio de Janeiro. *Revista de Antropologia*, v. 48, p. 76–131, 2005.

VELOSO, André Henrique de Brito. *O ônibus, a cidade e a luta: A trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço*. 2015. 304 f. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

VERAS, D.F.G *et al. Acessibilidade Urbana em Belo Horizonte: Apontamentos sobre a acessibilidade aos serviços de transporte coletivo municipal*. . Maceió: [s.n.]. Disponível em: <http://www.fau.ufal.br/evento/pluris2016/files/Tema%203%20-%20Mobilidade%20e%20Transportes/Paper1402.pdf>. Acesso em: 8 maio 2019, 2016

VIENNA WOMEN'S AFFAIRS. *Vienna Gender Equality Monitoring Report*. Vienna: [s.n.], 2013.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

VILLE DE MONTRÉAL. *Pour un environnment urbain sécuritaire*. . Montreal: [s.n.], 2002.

WHYTE, William H. *The Social Life of Small Urban Spaces*. Nova Iorque: Project for Public Spaces, 2001.

# ANEXOS

## ANEXO 1 - TCLE

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Título do Projeto: Mobilidades generificadas em BH: Impactos de gênero nos trajetos da cidade

Você está sendo convidado a participar de uma pesquisa cujo objetivo é compreender as práticas de mobilidade de homens e mulheres moradores de Belo Horizonte. Esta pesquisa está sendo realizada como atividade pelo Curso de Mestrado em Sociologia Urbana do Departamento de Pós-graduação em Sociologia da UFMG. Se você aceitar participar da pesquisa, os procedimentos envolvidos em sua participação será apenas participar de uma entrevista que tem como tempo previsto de duração 1h:30m.

Os dados obtidos serão gravados e transcritos para posterior análise, e mantidos os sigilos dos participantes. As gravações serão mantidas por até no máximo cinco anos após o término da pesquisa, sob domínio da pesquisadora Gabriela Cicci Faria. Os possíveis riscos ou desconfortos decorrentes da participação nessa etapa da pesquisa são mínimos e podem ser desconfortos emocionais, pois os participantes irão falar de suas experiências de mobilidade na capital. Dentre os benefícios da pesquisa, está compreender melhor quais aspectos são mais valorizados pelas pessoas ao escolherem seus caminhos, visibilizando elementos de importância para o planejamento urbano.

Sua participação na pesquisa é totalmente voluntária, ou seja, não é obrigatória. Caso você decida não participar, ou ainda, se desistir de participar e retirar seu consentimento após o início da entrevista, não haverá nenhum prejuízo para você. Não está previsto nenhum tipo de pagamento pela sua participação na pesquisa e você não terá nenhum custo com respeito aos procedimentos envolvidos. Caso ocorra alguma intercorrência ou dano, resultante de sua participação na pesquisa, você receberá todo o atendimento necessário, sem nenhum custo pessoal.

Os dados coletados durante a pesquisa serão sempre tratados confidencialmente. Os resultados serão apresentados de forma conjunta, sem a identificação dos participantes, ou seja, o seu nome não aparecerá na publicação dos resultados. Este projeto é de autoria de Gabriela Cicci Faria e terá como pesquisadora responsável a Profª Ana Marcela Ardila Pinto. Caso você tenha dúvidas, poderá entrar em contato com a pesquisadora, pelo

telefone (31) 988140388, ou, ainda, em caso de dúvidas quanto a questões éticas, poderá entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Minas Gerais, situado à Avenida Antônio Carlos, 6627, Unidade Administrativa II, sala 2005 – Campus Pampulha, telefone: 3409-4592, e-mail: coep@prpq.ufmg.br.

Esse Termo é assinado em duas vias de igual teor, sendo uma para o participante e outra para os pesquisadores.

_____

Nome do participante da pesquisa

_____

Assinatura

_____

Nome do pesquisador que aplicou o Termo

_____

Assinatura

## ANEXO 2 - Tabela Geral de Entradas (famílias de critérios) – Atlas.ti

| Família | Nº de Entradas |
|---|---|
| Corporal | 94 |
| Econômico | 60 |
| Emocional | 115 |
| Geográfico | 126 |
| Organizacional | 84 |
| Relacional | 50 |
| Segurança | 76 |
| Temporal | 161 |
| TOTAL | 766 |

## ANEXO 3 – Lista Geral de Critérios

| Critérios |
|---|
| acompanhante (dependente) |
| acompanhante (outro) |
| autocuidado |
| baldeação |
| caminho que conhece |
| cansaço |
| carga |
| carona |
| clima |
| conforto (carro) |
| conforto (outro meio) |
| congestionamento |
| coupling/disponibilidade de rede social |
| dia da semana |
| distância |
| esforço |
| estacionamento |
| estado emocional (medo) |
| financeiro (acesso a bens) |
| financeiro (custo de mobilidade) |
| gente esquisita |
| geometria do caminho |
| idade |
| iluminação da via |
| infraestrutura viária |
| infraestrutura viária (bicicleta) |

| |
|---|
| irritação/stress |
| limitador corporal |
| organização do sistema de transporte (confiabilidade) |
| organização do sistema de transporte (frequencia) |
| organização do sistema de transporte (integração metropolitana) |
| organização do sistema de transporte (itinerário do onibus) |
| organização do sistema de transporte (oferta de linhas) |
| organização do sistema de transporte (onibus direto) |
| organização do sistema de transporte (quadro de horários) |
| parada no início do percurso (ponto final) |
| performatividade corporal |
| período do dia |
| polícia |
| prazer |
| preguiça |
| proximidade do serviço |
| região |
| ruas movimentadas |
| segurança (acidente) |
| segurança (crime - cometer/ser descoberto) |
| segurança (crime) |
| segurança (ficar perdida) |
| segurança (patrimonial) |
| ser mulher |
| sinalização |
| superlotação |
| tempo (encontrar estacionamento) |
| tempo (horário de pico) |
| tempo (institucional) |
| tempo (rapidez) |
| tempo (viagem longa) |
| topografia |
| tranquilidade |
| transporte de bicicleta |
| uso de alcool |
| vias principais |
| vínculo, afeição |

## ANEXO 4 – Roteiro de Entrevista Semiestruturada

### ROTEIRO PARA ENTREVISTA SEMI-ESTRUTURADA

### Mobilidades Generificadas em BH: Relações de gênero nos trajetos da cidade

**Gabriela Cicci Faria**

**Identificação e situação socioeconômica:**

- Nome (se desejar):
- Idade:
- Bairro:
- Se importa em informar a renda ou se se encontra em programas de distribuição de renda?
- Se importa em informar a escolaridade?
- Situação familiar:
- Possui filhos ou pessoas que dependem de seus cuidados/renda? Quantos? De que forma?
- Possui carro ou moto próprias na família?
    - Sabe dirigir?
    - Tem acesso ao carro/moto?
- Quais seus principais meios de deslocamento na cidade?

**Questões norteadoras:**

1. **Sobre os trajetos**

Então vamos falar sobre seus trajetos pela cidade: você normalmente faz trajetos regulares, tem uma rotina na cidade, ou cada dia faz uma jornada diferente?

- se regular, perguntar por dia típico + um dia do fim de semana

- se irregular, perguntar por dia anterior (ou o mais recente que tenha saído) + um dia do fim de semana

- Fez algum trajeto no dia anterior?
    - Se não, por quê?
- Quais os trajetos que fez no dia anterior?
    - Poderia descrever seus trajetos desde que saiu de casa? (Por onde passou? Quais meios de transporte utilizou? Quanto tempo demorou? Realizou

paradas? Fez o trajeto sozinho ou acompanhado? Qual(is) o(s) motivo(s) do trajeto?)

- Quando saiu de casa já tinha pensado no trajeto?

- Poderia ter feito outros trajetos para chegar aos mesmos lugares?
  - Se não, por quê?
  - Por quê escolheu o trajeto que fez?
  - Já enfrentou dificuldades aos fazer esse trajeto?

- Poderia fazer os mesmos trajetos em outros horários? Por quê?
- Poderia fazer os mesmos trajetos em outros dias da semana? Por quê?
- Há algum elemento que facilitaria seu trajeto?
- Você costuma variar seus trajetos para ir aos mesmos lugares?

- Como se sentiu ao fazer o trajeto?
- Há algum fator que poderia interferir na maneira que se sentiu ao realizar o trajeto?

- E aos fins de semana, há algum trajeto que realize com frequência (sítio, roça, visita a familiares?) ou as jornadas são mais diversas?
- Pode descrever um trajeto que você realizou/realiza com frequência aos fins de semana?

- Os lugares onde você normalmente vai ficam próximos a sua casa?
  - (Para trabalho, cuidar da saúde, cuidar dos filhos, fazer compras, atividades de lazer)

- Trajetos de cuidado: Você conversa com seus familiares sobre quem vai fazê-los?
  - Você consegue se lembrar como era essa divisão na sua casa na infância?

**2. Sobre o mapa**

- Considerando o que acabou de me contar, poderia desenhar um mapa de um de seus percursos? Você pode inserir nele tudo o que sentiu durante o trajeto.

- Pode resumiu seu mapa em 6 palavras-chave?

Há mais alguma coisa que gostaria de acrescentar?