

Mobilidade do cuidado: deslocando a mobilidade urbana para garantir cidades que cuidam



Clarisse Cunha Linke

Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU),
Universidade Federal Fluminense (UFF), Brasil

Recibido: 01.07.2025. Aceptado: 02.10.2025.

Resumo

O agravamento das desigualdades socioespaciais, de gênero e raciais tem exigido uma revisão teórica e prática profunda no campo do planejamento da mobilidade. O debate crítico revela a marginalização de grupos sociais, territórios e práticas espaciais cotidianas, enraizada em valores patriarcais, racistas e eurocêtricos. Na América Latina, a mobilidade do cuidado é realizada predominantemente por mulheres periféricas, cuja principal forma de deslocamento é a mobilidade a pé, combinada com o transporte público. No entanto, a falta de compreensão sobre como a experiência diferenciada de deslocamento cotidiano desse grupo específico, aliada a pressupostos positivistas e tecnocráticos, desvaloriza formas não hegemônicas de ser e existir no espaço urbano.

Neste artigo, busca-se refletir sobre como a mobilidade a pé se relaciona com a mobilidade do cuidado. Para tanto, propõe-se uma discussão sobre a invisibilidade dos deslocamentos relacionados à mobilidade do cuidado nas pesquisas origem-destino, além de explorar outros instrumentos e métodos de planejamento que possam contribuir para um avanço ético, político e teórico-metodológico, ao adotar perspectivas centradas na mobilidade cotidiana a pé, rumo a um urbanismo feminista, situado e transformador, que promova cidades cuidadoras e comprometidas com a garantia da vida.

PALAVRAS-CHAVE: MOBILIDADE COTIDIANA. CAMINHABILIDADE. CUIDADO. FEMINISMO. INTERSECCIONALIDADE.

Care mobility: shifting urban mobility to build caring cities

Abstract

The worsening of socio-spatial, gender, and racial inequalities has demanded a profound theoretical and practical revision in the field of mobility planning. Critical debate reveals the marginalization of social groups, territories, and everyday spatial practices, rooted in patriarchal, racist, and Eurocentric values. In Latin America, care-related mobility is predominantly carried out by marginalized women, whose primary mode of transportation is walking, often combined with public transit. However, the lack of understanding of how the differentiated daily mobility experiences of this specific group are shaped, alongside

positivist and technocratic assumptions, devalues non-hegemonic ways of being and existing in space. In this article, I present the characteristics of caregivers and pedestrians in the peripheries of Brazil, highlighting the material aspects of walkability involved in care mobility. I propose a discussion on the invisibility of care-related travel in origin-destination surveys and seek to explore alternative planning tools and methods that can contribute to ethical, political, and theoretical-methodological advancements by adopting perspectives centered on everyday walking mobility. This approach aims toward a feminist, situated, and transformative urbanism that promotes caring cities committed to sustaining life.

KEYWORDS: EVERYDAY MOBILITY. WALKABILITY. CARE. FEMINISM. INTERSECTIONALITY.

Movilidad del cuidado: desplazando la movilidad urbana para garantizar ciudades que cuidan

Resumen

El agravamiento de las desigualdades socioespaciales, de género y raciales ha exigido una profunda revisión teórica y práctica en el campo de la planificación de la movilidad. El debate crítico revela la marginación de grupos sociales, territorios y prácticas espaciales cotidianas, arraigada en valores patriarcales, racistas y eurocéntricos. En América Latina, la movilidad del cuidado es realizada predominantemente por mujeres periféricas, cuya principal forma de desplazamiento es a pie, combinada con el transporte público. Sin embargo, la falta de comprensión sobre cómo se configura la experiencia diferenciada de movilidad cotidiana de este grupo específico —junto con supuestos positivistas y tecnocráticos— desvaloriza formas de ser y existir en el espacio que no son hegemónicas. En este artículo, presento las características de las cuidadoras y peatones en las periferias de Brasil, destacando las materialidades de la caminabilidad involucradas en la movilidad del cuidado. Propongo una discusión sobre la invisibilidad de los desplazamientos relacionados con el cuidado en las encuestas de origen y destino, y busco explorar otros instrumentos y métodos de planificación que puedan contribuir a un avance ético, político y teórico-metodológico, adoptando perspectivas centradas en la movilidad cotidiana a pie. Esta propuesta apunta hacia un urbanismo feminista, situado y transformador, que promueva ciudades cuidadoras y comprometidas con la garantía de la vida.

PALABRAS CLAVE: MOVILIDAD COTIDIANA. CAMINABILIDAD. CUIDADO. FEMINISMO. INTERSECCIONALIDAD.

Nas últimas décadas, a mobilidade urbana tornou-se um tema central no Brasil, especialmente após as manifestações de junho de 2013, desencadeadas pelo aumento das tarifas de ônibus. Esses protestos destacaram a insatisfação com os serviços urbanos e a influência da mobilidade na produção das cidades, denunciando o agravamento das desigualdades socioespaciais, de gênero e raciais, e exigindo uma revisão teórica e prática profunda no campo do planejamento urbano. Paralelamente, a agenda da mobilidade também ganhou destaque global devido ao cenário de emergência climática, com investimentos significativos na descarbonização dos transportes. Entretanto, a ênfase em soluções tecnológicas e infraestruturais frequentemente ignora a realidade cotidiana das populações, em particular das práticas espaciais para atividades de cuidado,

realizadas principalmente por mulheres. O debate crítico denuncia que o campo das políticas públicas perpetua a precariedade da vida, reforça estigmas e estereótipos sociais e, conseqüentemente, fortalece a dominação patriarcal e racial.

Na América Latina, a mobilidade de cuidados é, em grande medida, realizada por mulheres periféricas – negras, indígenas e pobres – que se deslocam principalmente a pé. No entanto, os valores positivistas de universalidade, neutralidade e racionalidade, predominantes no planejamento urbano, são construídos a partir da perspectiva do *homem universal*, que representa um padrão masculino, branco, cisgênero, heterossexual e europeu (Kern, 2021; Tavares & Ramos, 2021), priorizando a mobilidade por veículos motorizados. Essas referências são centrais no marco teórico-metodológico da mobilidade, definindo os instrumentos para coleta e análise de dados, planejamento e gestão, que têm como consequência a invisibilização de grupos sociais, territórios e práticas espaciais cotidianas nas cidades.

Este artigo propõe uma reflexão crítica sobre o planejamento da mobilidade urbana no Brasil a partir das teorias críticas feministas, presentes em Silvia Federici (2019, 2021, 2023), Fraser (2022) e Bhattacharya (2013). Na primeira parte, busca-se discutir o conceito de mobilidade de cuidados à luz da teoria da reprodução social do feminismo marxista, seguido de uma revisão de pesquisas sobre o perfil das pessoas cuidadoras nas cidades brasileiras e suas dificuldades cotidianas, materializadas na mobilidade do cuidado, principalmente realizada a pé. Na segunda parte, pretende-se explorar como os instrumentos do planejamento tradicional abordam a mobilidade a pé e a mobilidade de cuidados, e seu impacto na vida cotidiana. Por fim, busca-se examinar outros instrumentos e métodos que podem contribuir para um avanço teórico-metodológico ao adotar perspectivas feministas, em direção a um urbanismo situado e transformador, que promova cidades que cuidem e garantam a vida.

O cuidado se faz caminhando

A mobilidade pode ser entendida de várias maneiras, mas, neste artigo, foco na mobilidade cotidiana que ocorre no espaço urbano. Refiro-me aos deslocamentos recorrentes, cíclicos e circulares, cuja “repetição forja hábitos ao longo do tempo da vida e conforma práticas espaciais, mecanismos de reprodução no cotidiano” (Balbim, 2016:30). A mobilidade é um conceito intimamente ligado à busca pelo direito à cidade de forma ampla (Harvey, 2014), incluindo o acesso a oportunidades; nesse sentido, para compreendê-la plenamente, é preciso adotar uma visão sistêmica que vincule as necessidades diárias, eventuais ou esporádicas da vida cotidiana às opções e condições de deslocamento (Vasconcellos, 2014). Assim, trata-se de uma função do uso do solo, definida pela distribuição espacial e temporal de moradias, empregos, equipamentos e serviços, juntamente com a oferta de serviços de transporte, incluindo trajeto, custo, duração, conforto, segurança e conveniência. Entretanto, além da integração entre uso e ocupação do solo com infraestrutura e serviços de transporte, é fundamental considerar que a decisão sobre como se deslocar está intrinsecamente relacionada a questões estruturais da sociedade, incluindo desigualdades históricas e dispositivos de opressão, controle e segregação (Sheller, 2018).

Embora no Brasil tenham ocorrido avanços nas políticas que asseguram o direito à cidade, como a inclusão do transporte como direito social no artigo 6º da Constituição em 2015, as políticas de transporte e de uso e ocupação do solo urbano ainda são tratadas de forma isolada. Ao longo das últimas décadas, a morfologia das cidades brasileiras se espalhou de forma contínua, em particular nas regiões metropolitanas. Aliada à disparidade de renda, essa morfologia produz espaços destoantes quanto ao acesso às oportunidades – enclaves para ricos ou pobres, marcados pela desigualdade socioespacial, de gênero, renda e raça, com diferenças gritantes nas infraestruturas, inclusive de mobilidade urbana.

A decisão sobre como se deslocar é influenciada por elementos que permitem ou limitam o acesso e o uso de sistemas de mobilidade, variando em função do gênero, da raça, da etnia, da classe social ou da idade. As barreiras podem ser culturais, sociais, físicas, operacionais e econômicas, e incluem, por exemplo, medo, falta de recursos, preconceito, ausência de infraestrutura adequada, ausência de serviços e normas familiares ou religiosas. Um dos aspectos mais inequívocos na discussão sobre o padrão de mobilidade urbana das mulheres é como elas são frequentemente impactadas pelas dinâmicas do trabalho de reprodução social, enfatizadas pela sobrecarga das mulheres nas tarefas de cuidado e manutenção da vida cotidiana.

A reprodução social, um conceito central no feminismo marxista, aborda a divisão sexual do trabalho e oferece uma chave poderosa para problematizar a ampla conjuntura de crises enfrentadas na contemporaneidade, principalmente a crise do cuidado (Fraser, 2024). O trabalho reprodutivo, segundo Bhattacharya (2013), engloba atividades domésticas e de cuidado essenciais para garantir a vida e a sobrevivência. Isso inclui gravidez, parto, amamentação, cuidados relacionados à alimentação, saúde e higiene, educação, apoio emocional e psicológico, bem como a manutenção de áreas e bens domésticos. No cerne do trabalho reprodutivo está o cuidado dos trabalhadores, para que se mantenham “bons soldados” (Federici, 2021:161), retornando diariamente ao trabalho regenerados; a criação, cuidado e disciplinamento dos futuros trabalhadores (crianças); e o cuidado dos que já não trabalham mais (idosos). O trabalho de cuidado engloba atividades remuneradas e não remuneradas, sendo realizado majoritariamente por mulheres, muitas vezes em condições precárias. Quando remuneradas, essas atividades são desempenhadas por mulheres pretas, pardas, indígenas e/ou imigrantes, com salários baixos, refletindo o entrelaçamento das desigualdades de gênero, renda e raça. São trabalhos invisíveis, embora indispensáveis, e parte indissociável do sistema capitalista.

O tema do trabalho reprodutivo e de cuidados ganhou destaque no debate contemporâneo, dada sua crescente importância nas políticas públicas e sociais, especialmente a partir da pandemia de Covid-19. A pandemia ampliou a perspectiva do cuidado, conferindo-lhe um caráter mais político e desvinculado de sentimentos de afeto e caridade. No entanto, mesmo antes da pandemia, o tema já estava em voga devido às tendências demográficas de envelhecimento da população e à crescente inserção das mulheres no mercado de trabalho, limitando a disponibilidade de trabalho doméstico gratuito. A Organização Internacional do Trabalho (OIT) estima que, até 2030, 2,3 bilhões de pessoas no mundo demandarão cuidado (Hirata, 2022).

Setenta e cinco por cento do trabalho reprodutivo global é realizado por mulheres (Oxfam, 2020). Para muitas, as condições de trabalho são semelhantes às do auge da Revolução Industrial, com semanas de 60 a 90 horas e dias de até 15 horas (Federici, 2023). No Brasil, as mulheres dedicam cerca de 25 horas semanais aos trabalhos domésticos, o que representa, em média, oito horas a mais do que os homens. Quanto menor a renda, maior a desigualdade entre mulheres e homens no tempo dedicado ao trabalho doméstico. As mulheres negras, que representam 28% da população brasileira, dedicam 1,6 hora a mais por semana ao trabalho doméstico do que as mulheres brancas. Além disso, elas ganham quase 50% a menos do que homens negros e 35% a menos do que mulheres brancas. Trinta e sete por cento das famílias chefiadas por mulheres negras enfrentam insegurança alimentar moderada ou grave, especialmente nas regiões Norte e Nordeste. Setenta e seis por cento vivem em condições precárias, e 64% gastam uma parte significativa da renda para pagar o aluguel. O Brasil possui a maior população de empregadas domésticas do mundo, sendo que 67% desse contingente é formado por mulheres negras e/ou nordestinas, e mais de 75% trabalham sem carteira assinada (PNAD Contínua, 2022; DIEESE, 2023; Brasil, 2024; CEBRAP, 2024).

As atividades de trabalho reprodutivo e de cuidado demandam uma série de deslocamentos diários, caracterizando o que Madariaga (2013) nomeou como *mobilidade do cuidado*. Esse conceito refere-se aos deslocamentos necessários para acessar os múltiplos serviços relacionados ao cuidado, tanto para quem presta quanto para quem recebe, definindo um padrão de viagens das mulheres diferente do dos homens. Para realizar as atividades de trabalho reprodutivo juntamente com atividades de trabalho produtivo, um dia típico na vida das mulheres envolve viagens mais curtas e frequentes, em horários variados e dispersos, muitas vezes fora do horário de pico. Os homens tendem a fazer viagens mais lineares e pendulares, entre casa e trabalho, e costumam viajar mais de carro ou moto (Svab, 2016). Dessa forma, a mobilidade a pé e os transportes públicos são centrais na vida de muitas mulheres, em todas as dimensões de sua existência: trabalhar, transportar crianças, fazer compras, ir ao centro de saúde, estudar, passear etc.

A proximidade dos serviços, ainda que não equivalha à garantia tampouco à qualidade do serviço prestado (Bittencourt, 2023), constitui-se em um dos principais atributos da mobilidade do cuidado, estabelecendo a frequência com que podem ser acessados e utilizados, dado o tempo e o orçamento limitados de muitas famílias. A proximidade também desempenha papel importante na redução do estresse e da pressão sobre as pessoas cuidadoras, que precisam realizar inúmeras atividades em um curto período, muitas vezes enfrentando deslocamentos inseguros, cansativos e onerosos. Quanto mais frequente a atividade, mais próximo de casa o serviço deve estar. Por exemplo, parquinhos e espaços verdes, mercearias ou outros fornecedores de alimentos frescos, creches, pré-escolas e farmácias, por serem atividades de acesso diário, precisam estar mais próximos de casa, em distâncias caminháveis.

Segundo Svab (2016), a presença de um filho ou enteado pequeno, com idade entre cinco e nove anos, é o fator que mais influencia o padrão de mobilidade das mulheres. A necessidade de acompanhar crianças até um equipamento educacional afeta desproporcionalmente os deslocamentos das mulheres, pois são viagens diárias e obrigatórias. Uma análise sobre o acesso a equipamentos de educação infantil e fundamental nas 20 maiores cidades brasileiras apontou que cerca de 1,3 milhão de crianças entre zero e

cinco anos precisam caminhar mais de 15 minutos para acessar uma escola pública de ensino infantil (ITDP, 2020). A localização e o tempo necessário para esses deslocamentos influenciam a quantidade e a qualidade das viagens que precisam ser feitas para outros fins ao longo do dia, impactando a abrangência das atividades com as quais as mulheres conseguem se engajar, para além do cuidado. Esses trajetos também podem aumentar os gastos com transporte público quando as distâncias são muito grandes para serem percorridas a pé ou de bicicleta. Além disso, quando a viagem precisa passar por vias consideradas inseguras, devido a trânsito intenso e/ou alta velocidade ou terrenos muito acidentados, os desafios tornam-se ainda maiores.

Para as mulheres que vivem em áreas periféricas, o transporte público desempenha papel fundamental, pois é por meio dele que conseguem acessar equipamentos de uso esporádico, conjugando atividades da mobilidade do cuidado com acesso a oportunidades de trabalho e estudo, geralmente concentradas em poucas centralidades urbanas, distantes de suas residências. No entanto, as mulheres negras brasileiras enfrentam barreiras ainda maiores no acesso a esses sistemas. De acordo com os dados mais recentes da plataforma Mobilidados (2025), em todas as regiões metropolitanas do país, as mulheres negras estão mais afastadas das estações de transporte coletivo de média e alta capacidade do que o restante da população — especialmente quando comparadas à população de alta renda. Em Curitiba, por exemplo, enquanto 46% das pessoas de alta renda vivem a até 1 km de uma estação, apenas 11% das mulheres negras estão nessa mesma condição. Esse dado evidencia um padrão estrutural de desigualdade territorial e racial, no qual a população negra é historicamente empurrada para áreas periféricas, distantes dos centros urbanos, dos serviços com maior capacidade e das principais infraestruturas de mobilidade.

A distância dos equipamentos de transporte amplia a dificuldade de acesso a escolas, postos de saúde e hospitais, impactando significativamente a mobilidade e os padrões de viagem das mulheres, seja para trabalhos reprodutivos, seja para trabalho produtivo. Muitas vezes, elas não conseguem realizar todos os deslocamentos desejados, especialmente quando precisam combinar cuidados com viagens para o trabalho remunerado nas áreas centrais, pois as viagens encadeadas não seguem o movimento pendular dos horários de pico, para os quais os sistemas de transporte foram originalmente planejados.

Além da proximidade, é essencial discutir de forma abrangente as condições de deslocamento e como essas garantem (ou limitam) a qualidade e a segurança aos pedestres. No caso da mobilidade do cuidado e, em particular, das mulheres, três questões relevantes devem ser abordadas ao tratar das condições: infraestrutura inadequada, insegurança viária e medo, sendo esses temas interrelacionados. A largura e a manutenção das calçadas, o volume de tráfego e a velocidade dos veículos, e a diversidade de usos do solo, associada a edificações com fachada ativa, com permeabilidade visual e física, são fatores cruciais que influenciam diretamente a experiência dos pedestres. Esses elementos não apenas garantem ambientes mais acolhedores e estimulantes, mas também asseguram deslocamentos com facilidade e segurança para todas as pessoas, independentemente de suas capacidades.

Diversos estudos (Vasconcellos, 2017; Malatesta, 2017; Rodrigues, 2017) indicam que, na maioria das cidades brasileiras, a malha de calçadas está em condições precárias,

tanto em termos de características físicas quanto de manutenção. Trata-se de calçadas com larguras inadequadas para o fluxo de pessoas, rebaixamento impróprio de guias, rampas construídas para acesso veicular aos lotes, irregularidades na superfície e obstáculos que dificultam a circulação. A iluminação é frequentemente orientada para os veículos, ao invés de pedestres. Muitas vezes não há arborização, resultando em falta de sombreamento apropriado ao clima. Outros problemas incluem a ocupação das calçadas por ambulantes ou mobiliário urbano, a circulação de motos ou estacionamento de carros, construções e comércios que avançam sobre o espaço público e a presença de lixo e lama.

A mobilidade a pé torna-se ainda mais desafiadora nos bairros mais pobres, que são por vezes completamente desprovidos de infraestrutura para pedestres. Em muitos casos, a alternativa para caminhar acaba sendo as faixas de circulação dos veículos motorizados. Essa situação é ainda mais problemática para pessoas idosas, cadeirantes, crianças pequenas e pessoas cuidadoras, cuja circulação fica comprometida. Em Campo Grande, 25% dos domicílios possuem rampas para cadeirantes no entorno, sendo esse o melhor resultado entre as capitais brasileiras (MobiliDADOS, 2025). Como resultado, não raro, carros, ônibus, cadeirantes, ciclistas, pedestres, motos, edificações e comércios disputam o mesmo espaço.

Na engenharia de tráfego e no planejamento urbano, a maior parte do espaço viário e dos investimentos em infraestrutura é dedicada à circulação de veículos particulares, deixando os pedestres em segundo plano. Segundo reportagem da TV Record (2024), 83% dos pedestres não se sentem seguros ao atravessar ruas no Brasil, sendo que esse número sobe para 90% entre os idosos. Setenta e dois por cento já tiveram medo de atravessar uma rua devido à velocidade dos veículos, e 62% dos pedestres já precisaram correr para evitar um atropelamento. Essa percepção é baseada na experiência cotidiana concreta, pois a maioria das cidades brasileiras permite velocidades entre 60 e 70 km/h no perímetro urbano, muito acima dos 30 km/h, que é a velocidade mais segura para pedestres e ciclistas em áreas urbanas. A chance de fatalidade é de 15% a 30 km/h, comparada com 85% a velocidades acima de 60 km/h (Malatesta, 2017).

Esse cenário é ainda mais preocupante no contexto da mobilidade do cuidado, onde as pessoas geralmente estão acompanhadas de bebês, crianças ou idosos, carregando carrinhos e bolsas, ou estão grávidas, o que pode afetar o equilíbrio e a agilidade na caminhada.

Por fim, é fundamental discutir como o medo afeta a mobilidade das mulheres. A segurança pública é um dos aspectos mais importantes, sendo o *medo da rua* e o *andar sozinha* dois elementos centrais na experiência cotidiana das mulheres (Harkot et al., 2017). O medo nas cidades está presente no deslocamento da grande maioria. Em 2014, a ActionAid realizou uma das primeiras pesquisas sobre o tema no país, com moradoras das regiões metropolitanas de Pernambuco, Rio Grande do Norte, São Paulo e Rio de Janeiro, demonstrando como a falta de segurança restringe a circulação das mulheres pelas cidades: 75% das entrevistadas revelaram que já desviaram seu trajeto por conta da escuridão da rua; 70% já deixaram de sair de casa em determinado horário por receio de sofrer algum tipo de assédio.

Em 2018, o ITDP confirmou a relevância desse debate por meio de uma pesquisa exploratória na Região Metropolitana do Recife, identificando que a mobilidade a pé representa um momento de medo e apreensão diário e constante na vida das mulheres, principalmente pelo pouco movimento nas ruas, resultado de um modelo de desenvolvimento urbano típico das áreas periféricas nas cidades brasileiras, que não incentiva a diversidade e a integração de diferentes usos do solo, fundamentais para promover a mobilidade a pé. Normalmente, empregos e atividades comerciais e de serviços estão concentrados em poucas centralidades, enquanto os demais bairros são predominantemente residenciais. O medo da violência de gênero e a sensação de maior vulnerabilidade condicionam e/ou restringem a circulação dessas mulheres pela cidade. Essa realidade é ainda mais acentuada no caminho de retorno para casa, após desembarcar do transporte público, e na espera em pontos de ônibus, principalmente devido à falta de iluminação adequada e à presença de terrenos baldios, vazios ou subutilizados nos trajetos (Harkot et al., 2017; ITDP, 2018).

Para enfrentar esse medo, as mulheres desenvolvem estratégias como ajuste de horários, mudanças e aumento de percursos para reduzir riscos e companhia de outras pessoas para realizar determinados trajetos. Em último caso, quando essas estratégias não são suficientes, as mulheres deixam de se deslocar e realizar atividades. Para muitas, a experiência no sistema de mobilidade é marcada pela violência física e psicológica contínua, fazendo dessa uma de suas maiores preocupações na escolha do modo de transporte. Não à toa, quando podem, optam por modos mais caros e menos eficientes, caso sejam percebidos como mais seguros (Svab, 2016).

Mobilidade que descuida

No Brasil, a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), pela Lei nº 12.587, de janeiro de 2012, estabeleceu princípios, diretrizes e objetivos para orientar o planejamento, a implementação e o acompanhamento das ações de mobilidade urbana nas cidades brasileiras. Após 17 anos em debate, a adoção da PNMU representou um importante avanço na agenda do desenvolvimento urbano sustentável, dando autoridade para as cidades gerenciarem o transporte e a mobilidade, com prioridade à mobilidade a pé, por bicicleta e por transporte público. A lei estabelece ainda que as cidades com mais de 20.000 habitantes devem desenvolver planos municipais de mobilidade, alinhados aos seus planos diretores.

Há pelo menos quatro décadas, pesquisadoras vêm questionando as políticas de transporte a partir de uma perspectiva de gênero, evidenciando como as dinâmicas entre mobilidade e gênero não apenas refletem, mas também aprofundam sistemas de exclusão (Fernando & Porter, 2002; Rosebloom, 2005; Cresswell & Uteng, 2008; Loukaitou-Sideris, 2020). Entretanto, uma análise do marco regulatório em torno da PNMU evidencia que a agenda de gênero não é tratada de forma abrangente, menos ainda interseccionada com a raça. Na revisão histórica da legislação brasileira, Santos e Silva (2019) demonstram como tanto a PNMU quanto os planos de mobilidade urbana municipais das capitais brasileiras são pensados a partir de um sujeito universal, invisibilizando o restante da sociedade. Em 13 dos 16 planos de mobilidade municipais analisados, há menção ao tema de desigualdade de renda e classe na maioria. Desigualdades de gênero são citadas apenas em seis, de forma incipiente. Três planos (Teresina,

Mobilidade do cuidado: deslocando a mobilidade urbana...
CLARISSE CUNHA LINKE

Porto Alegre e Belém) apontam para dados de desigualdade de gênero, mas sem proposições efetivas. “Já a ausência total de menções às desigualdades raciais evidencia a completa invisibilidade da discussão na mobilidade urbana” (Santos & Silva, 2019:15).

Apesar do avanço do debate crítico no campo do planejamento urbano nos últimos anos, o planejamento de mobilidade ainda se apoia significativamente em uma abordagem tecnocrática, baseada na correlação entre diagnósticos de demanda e prognósticos de oferta. Parte-se da premissa de que o diagnóstico pode oferecer uma caracterização totalizante dos padrões de deslocamento da população, capaz de orientar, de forma objetiva, as políticas públicas e os investimentos necessários. No entanto, essa lógica ignora que tal abordagem resulta em planos e projetos “incapazes de compreender as diferenças entre a maneira como a cidade é apropriada por diferentes grupos sociais – em que a perspectiva de gênero se insere” (Harkot et al., 2017:132).

Nesse sentido, é útil avaliar alguns dos instrumentos centrais no processo de elaboração dos diagnósticos, como o indicador de divisão modal, resultado das pesquisas domiciliares de origem-destino (OD). A divisão modal aborda a distribuição percentual da média diária dos deslocamentos a pé, por bicicleta, por transporte coletivo e por transporte individual nas cidades. As pesquisas OD são empregadas em âmbito metropolitano e ocorrem a cada dez anos com a finalidade de planejar a infraestrutura de mobilidade. A escala da pesquisa e o intervalo de tempo tornam os resultados difíceis de visualização e análise detalhada. Mais importante do que isso, a metodologia contém uma série de problemas, como a ausência da autodeclaração racial, a ênfase nas viagens casa-trabalho, o foco no modo principal e a ausência de dados que tratem das condições de transporte.

As múltiplas características que compõem cada grupo social são fundamentais para compreender como gênero, raça e renda se entrelaçam na estrutura da sociedade e na configuração das cidades brasileiras (Gonzalez, 2020; Berth, 2023). Essa perspectiva permite evidenciar as formas específicas de violência cotidiana vivenciadas por mulheres negras nos espaços urbanos. Collins (2021) define a interseccionalidade como uma abordagem teórico-metodológica feminista essencial para o avanço da investigação crítica e da prática social, pois amplia e aprofunda a compreensão do comportamento humano, estimula novas interpretações, impulsiona áreas emergentes de pesquisa e propõe caminhos inovadores para repensar disciplinas tradicionais. No entanto, a ausência da variável de autodeclaração racial na coleta de dados da pesquisa OD compromete o desenvolvimento de políticas públicas com enfoque interseccional, dificultando a formulação de ações que considerem as experiências concretas e diversas dos grupos sociais nos deslocamentos cotidianos.

Apesar de coletarem-se informações sobre os diferentes motivos das viagens, é a viagem casa-trabalho que influencia o planejamento, e sua síntese é frequentemente utilizada como representação da divisão modal das cidades, orientando grande parte das tomadas de decisão. A categorização dos motivos em *trabalho, educação, compras, saúde, recreação/visitas/lazer e assuntos pessoais* dilui as viagens feitas para trabalho doméstico e atividades de cuidados, em contraponto às viagens por trabalho remunerado, que acabam tendo mais peso nos resultados. A ênfase nas viagens de trabalho remunerado é tão significativa que o indicador é, na prática, usado de forma figurativa para representar todos os deslocamentos diários da cidade. Entretanto, uma análise

mais precisa mostraria que as viagens para trabalho não remunerado equivalem ou são mais volumosas do que as viagens para trabalho remunerado (Madariaga, 2013).

Essa invisibilização dos deslocamentos relacionados ao cuidado tem implicações profundas no planejamento urbano e na formulação de políticas públicas. Ao não reconhecer o volume dessas viagens no cotidiano das pessoas, perpetua-se uma visão limitada do uso do espaço urbano e das necessidades reais da população. Isso pode resultar em infraestruturas inadequadas ou insuficientes para atender à demanda por serviços essenciais, como creches, escolas e centros de saúde próximos às áreas residenciais. Além disso, ignora-se a carga adicional imposta sobre aqueles responsáveis pelo cuidado doméstico e familiar ao planejar sistemas de transporte público que não consideram suas rotas específicas e os horários flexíveis necessários para conciliar múltiplas tarefas diárias. A ausência de uma categoria explícita para os deslocamentos do cuidado nas pesquisas OD não é apenas uma falha técnica, mas uma escolha política que reforça a marginalização dessas atividades no planejamento urbano.

Apesar de serem coletados dados de viagens em diferentes modos, incluindo locais de integração e ordem sequencial de utilização, os resultados enfocam o modo principal, definido pela sua capacidade ou tempo de percurso. Por exemplo, um trajeto feito a pé com integração com o trem, ainda que haja uma parada rápida no mercado antes de entrar no trem para ir ao trabalho, seria contabilizado como uma viagem de trem com o motivo de trabalho. As viagens curtas, múltiplas e encadeadas, feitas em grande parte a pé e predominantemente por mulheres, são novamente invisibilizadas. Além da invisibilidade das viagens integradas, mesmo as viagens exclusivamente feitas a pé são subdimensionadas, dado que se registram apenas os deslocamentos a pé superiores a 500 metros. Como resultado, estima-se que cerca de 36% das viagens diárias são feitas a pé nas cidades brasileiras; entretanto, esse número seria praticamente o dobro se fossem consideradas viagens mais curtas a pé e trechos de integração percorridos a pé (Vasconcellos, 2017). Não à toa, temos como políticas resultantes desses diagnósticos uma divisão injusta do espaço viário, “concedendo privilégios aos deslocamentos motorizados individuais” (Malatesta, 2017:71).

Por fim, não são coletados dados sobre as condições da viagem, o que impede compreender a experiência de diversos grupos durante o deslocamento. Essas informações incluem a condição dos veículos utilizados, a lotação, a ocorrência de atrasos ou pontualidades, acessibilidade, qualidade da integração, se há pessoas acompanhadas de crianças ou idosos, se estão carregando carrinhos e bolsas, se são vítimas de violência ou assédio, ou ainda se possuem percepção de segurança positiva ou negativa. Os dados e indicadores resultantes das pesquisas OD são, assim, limitados e limitantes. Na prática, o que se obtém é uma fotografia estática que pouco explica o cotidiano, simplificando ou invisibilizando a realidade da vida material cotidiana das diversas pessoas, em particular das que realizam deslocamentos relacionados ao cuidado, principalmente quando a pé. O território mapeado, “da forma dominante de exercício do poder, que cola a sociedade ao imediatamente visível, é o antagônico do território usado, que valoriza a vida de relações” (Ribeiro, 2012:64).

Essa lógica se intensifica com o uso crescente de ferramentas digitais na contemporaneidade, possível devido ao grande volume de informações e dados disponíveis e aos sistemas de inteligência artificial, que prometem diagnósticos mais precisos e em

tempo real sobre os deslocamentos urbanos. No entanto, essa sedução pelos dados e o consequente ato compulsivo de mapear fluxos frequentemente resulta em uma leitura superficial e homogeneizante da realidade urbana. A crença na neutralidade dos algoritmos e na objetividade dos dados ignora que essas tecnologias operam a partir de parâmetros definidos por interesses específicos e intenções ideológicas e políticas, reafirmando a invisibilidade dos grupos historicamente marginalizados. Ao priorizar padrões, médias e grandes fluxos, corre-se o risco de produzir um alisamento do que Santos (2020) chama de rugosidades. As rugosidades são características físico-territoriais combinadas com experiências socioterritoriais vividas pelos indivíduos e pela sociedade, que se acumulam e se relacionam entre si, cristalizadas ou “corporificadas em formas sociais e, também, em configurações espaciais e paisagens” (Santos, 2020:217). A compreensão de que um indicador dificilmente conta uma história completa demanda processos de planejamento que possibilitem não somente análise correlacionada entre diferentes indicadores, mas novas metodologias de investigação que possibilitem leituras territoriais mais sofisticadas.

Nos últimos anos, atentos à necessidade de agregar valor aos serviços de mobilidade, as questões de gênero passaram a ser adotadas como um tema específico. Nesse processo, observa-se uma busca por ajustar o planejamento de transporte, afastando-se das abordagens negativas, cegas ou neutras em relação a gênero, e caminhando em direção às abordagens sensíveis e responsivas. Entretanto, a aplicação desses conceitos é muitas vezes ineficaz e insuficiente, uma vez que os pressupostos tecnocráticos, racionalistas e funcionais mantêm o foco nos atributos simbólicos da cidade produtiva e no deslocamento predominantemente masculino. Em outras palavras, as “mensagens ideológicas contidas na forma urbana” (Tavares, 2015:118) permanecem as mesmas, garantindo que as mulheres continuem responsabilizadas pelas tarefas do trabalho reprodutivo e de cuidados, e que tais atividades ocorram de modo invisível aos olhos do planejamento urbano, em infraestruturas de mobilidade precárias. Tal contradição no campo do planejamento merece ser destacada, pois, combinada com a persistência da dimensão quantitativa do planejamento como ferramenta central na condução das políticas públicas, resulta na perpetuação de formas de opressão patriarcal e racial, tornando as mulheres ainda mais vulneráveis.

A disputa pela cidade do cuidado se faz no rés-do-chão

Os pressupostos positivistas que norteiam o planejamento reservam às estatísticas, à linguagem e às representações cartográficas totalizantes e simplificadas um papel central no ordenamento e na compreensão das dinâmicas territoriais. Há a expectativa de que tais representações sejam sinônimos do fato em si – uma fusão entre imagem e objeto. Para Massey (2005), a tentativa de subjugar o espaço se revela uma armadilha, pois resulta na crença de que o resultado da aplicação técnica representa a verdade, influenciando a forma como percebemos outras realidades. Quando a ênfase recai na mobilidade urbana que prioriza a cidade produtiva em detrimento da cidade do cuidado, e o movimento de veículos em detrimento do movimento cotidiano, granular, das pessoas, corre-se o risco de assumir que todas as viagens são feitas por veículos para fins produtivos, tornando o trabalho remunerado a referência central pela qual imaginamos todos os demais aspectos da realidade.

Um exemplo são os mapas que buscam sintetizar os deslocamentos em maior escala. Lepetit (2001) argumenta que a tentativa de atribuir à representação do espaço o peso da verdade ignora que o mapa não é o território, mas sim uma “formação espacial que não é apenas resultado da organização do espaço, mas também das práticas dos atores que se desenvolvem de acordo com lógicas difíceis de mensurar” (Lepetit, 2001:211). Trata-se exatamente da tentativa tecnocrática de produzir avaliações objetivas sobre processos que são subjetivos e relacionais. Como consequência, a relação entre o que é apresentado e o que é omitido resulta em uma distorção da realidade que reflete os interesses de quem o produz, buscando conferir materialidade às relações mapeadas. Entretanto, na escala da mobilidade cotidiana do cuidado e da mobilidade a pé, tal materialidade é impossível de ser sintetizada em larga escala. A síntese, na medida em que não dá conta da granularidade das relações e negociações locais, perde valor ético e passa a ser somente um instrumento insuficiente que, talvez, permita discussões amplas e genéricas.

Nesse sentido, pode-se afirmar que, ao desconsiderar que o tempo e o espaço são vividos de forma diferente por diversos grupos, o planejamento e os investimentos não partem de considerações sobre como a mobilidade impacta na vida desses grupos e ignoram que a técnica não é suficiente para explicar integralmente a sociedade, os lugares, as práticas e os saberes localizados. A análise das contradições no planejamento da mobilidade urbana a partir de teorias feministas que incorporam discussões sobre trabalho reprodutivo e cuidado, com uma perspectiva interseccional, abre possibilidades de modificação do campo do planejamento e da mobilidade urbana, configurando novos conceitos e provocando viradas epistemológicas (Tavares & Ramos, 2021), necessárias à transformação da realidade e à produção de futuros alternativos, que resultem em mudanças reais, estruturais e de potencial libertário.

A centralidade do planejamento da mobilidade reside em compreender a circulação cotidiana no espaço, que ocorre prioritariamente a pé. Para tal, é preciso adotar caminhos que valorizem a complexidade e a granularidade das experiências urbanas, especialmente aquelas atravessadas por marcadores como gênero, raça e classe. Parte desse processo demanda uma expansão dos métodos de pesquisa e coleta de dados, agregando aqueles que deem “voz às diversas formas de alteridade, fazendo objeto dos próprios estudos sujeitos marginais, periféricos e permitindo a eles expressarem a própria diferença com as próprias palavras” (Cardano, 2017:29).

Para abordar temas como mobilidade do cuidado, mobilidade a pé e mobilidade de mulheres, é fundamental recorrer a métodos de pesquisa qualitativa que qualifiquem dados quantitativos com processos de escuta e interpretação sensível das experiências vividas. Esses métodos permitem acessar dimensões subjetivas, afetivas e relacionais da mobilidade que frequentemente escapam às abordagens baseadas apenas em números e fluxos. Nesse contexto, destacam-se três metodologias particularmente relevantes e potentes: as auditorias femininas de segurança – também conhecidas como caminhadas exploratórias –, que envolvem percorrer trajetos urbanos com grupos de mulheres para identificar percepções de segurança, acessibilidade e conforto; as cartografias afetivas, que buscam mapear emoções, memórias e vínculos espaciais a partir da vivência dos sujeitos; e as cartografias da ação, que combinam mapeamento coletivo com práticas de intervenção, mobilização social e denúncia.

O Col·lectiu Punt 6, sediado em Barcelona, é amplamente reconhecido como um dos coletivos pioneiros de arquitetas, urbanistas e sociólogas que se propõem a repensar os espaços domésticos, comunitários e públicos a partir de uma perspectiva feminista. No campo da mobilidade urbana, elas propõem metodologias que buscam garantir uma visão complexa e integral da mobilidade cotidiana, com ênfase no cuidado; ampliar o conceito de segurança na mobilidade, atendendo às violências de gênero e às percepções de segurança diferenciadas; e avançar em direção à equidade de gênero e ao aumento da presença de mulheres em todo o ciclo da mobilidade: gestão, operação e construção de infraestruturas (Col·lectiu Punt 6, 2023). Parte do processo de planejamento da mobilidade proposto pelo coletivo demanda a aplicação e sistematização de auditorias de segurança e cartografias participativas. Suas metodologias vêm sendo replicadas localmente, fortalecendo os movimentos feministas engajados no planejamento urbano.

As auditorias de segurança, em especial, consistem em percursos a pé realizados por usuárias de determinadas áreas urbanas, com o objetivo de identificar e mapear múltiplas experiências de deslocamento. Esses trajetos revelam lacunas de percepção, silenciamentos e apagamentos, ao mesmo tempo em que iluminam as diversas escalas e capacidades cognitivas e sensoriais das pessoas que vivenciam a cidade em sua complexidade — marcada por diferentes configurações espaciais e pelas desigualdades herdadas do território. Um exemplo significativo de sua aplicação no Brasil foi a série de caminhadas realizadas em 2018 pelo Fórum Regional das Mulheres da Zona Norte, em parceria com a Rede MÁS e o coletivo Sampapé, no entorno do Terminal Santana, importante polo de integração na zona norte de São Paulo. Nessas caminhadas, foram identificadas sensações de conforto e desconforto em ruas, praças e áreas adjacentes ao terminal, revelando aspectos cruciais para a construção de ambientes urbanos mais inclusivos — como acessibilidade, iluminação, presença e qualidade do mobiliário urbano, limpeza, obstáculos físicos, sinalização, segurança e condições das calçadas. Mais do que uma simples coleta de dados, essas experiências configuram um processo de escuta ativa e construção coletiva de conhecimento e propostas. Elas reconhecem as mulheres como protagonistas na produção e transformação do espaço urbano, ampliando a noção de *direito à cidade* para além do acesso a serviços e incorporando o direito de participar ativamente da criação de territórios mais justos, seguros e acolhedores.

Os diversos elementos dos sistemas de mobilidade — ruas, praças, becos, estações, pontos de ônibus e terminais — possuem múltiplos pontos de entrada e saída, usados segundo as necessidades de cada pessoa. As diferentes estratégias de deslocamento dependem de decisões e ajustes ao longo do trajeto, levando em consideração fatores como confiança, segurança e conforto. Os trajetos podem ser interrompidos ou alterados devido a fatores emocionais, como medo e insegurança. O planejamento urbano valoriza um rigor científico que demandaria um processo cartográfico serial para validar a cartografia da ação, sendo, portanto, desafiador mapear a diversidade desses deslocamentos, que são transitórios e estão sempre em movimento.

Segundo Massey (2005), trata-se do espaço tal como é, “uma simultaneidade dinâmica, constantemente desconectada por novas chegadas, constantemente esperando por ser determinada (e, portanto, sempre indeterminada) pela construção de novas relações” (Massey, 2005:160). Reside aí uma oportunidade para dessacralizar a abordagem tecnicista e racional amplamente adotada, na qual se acredita que somente o engenheiro ou arquiteto são considerados aptos a discutir, propor e produzir cidade, detentores do

monopólio sobre a reflexão e os únicos capazes de fazer proposições. Essa abordagem tem efeitos negativos na produção das cidades, pois

a maioria das pessoas se considera incompetente para projetar qualquer coisa e acredita que isso só pode ser feito corretamente por arquitetos e urbanistas. Isso chegou a tal ponto que muitas pessoas recuam, com medo, diante da tarefa de projetar o próprio entorno. (Alexander, 1979:232, tradução minha)¹

A busca, mais do que pelo rigor do método, é pela interação dialógica que possibilite a troca entre sujeitos e comunidades para aprofundar e complementar o conhecimento e, assim, produzir novos valores, sentidos e percepções não somente para si, mas também para os outros.

As cartografias afetivas também são amplamente utilizadas como ferramentas metodológicas e políticas para evidenciar as experiências cotidianas de mulheres e dissidências nos espaços urbanos por grupos ligados ao Col·lectiu Punt 6. Por meio de processos participativos, o grupo constrói mapas que funcionam como diagnósticos espacializados, revelando barreiras, medos, redes de cuidado e trajetos invisibilizados pelas abordagens tradicionais do urbanismo.

Esses processos cartográficos são exemplos de como a subjetividade e a vivência influenciam os processos objetivos e as tomadas de decisão diárias sobre como se deslocar. Os mapas afetivos são feitos em pequena escala e expressam memórias, sentimentos, percepções e experiências individuais ou coletivas em relação a um determinado local. Indivíduos e grupos percebem o entorno de forma diferente, e suas ações são consequência das disputas materiais e simbólicas em torno dessas percepções particulares. As percepções mudam com o tempo, redefinindo constantemente a forma como vivemos e os espaços que construímos. Do mesmo modo, os mapas afetivos podem ser entendidos como ferramentas sempre em construção, que permitem articular passado e presente no espaço, mas não de forma estanque.

As figuras 1 e 2 abaixo ilustram processos de natureza artística, mas que são bastante representativos sobre como os trajetos feitos a pé por pessoas expressam suas vivências e preferências em relação a determinados locais, diferenciando-se significativamente de trajetos planejados. A primeira imagem propõe uma leitura da vizinhança onde vive a autora do mapa, apontando para locais de destino cotidiano (padaria, bar, casa de amigas) e cores que mostram seu nível de conforto em diferentes trechos de ruas. A segunda mostra um mapeamento da caminhada feita entre casa e escola, desenvolvido pela autora deste artigo, seus dois filhos pequenos e a cuidadora que os acompanhava diariamente nesse trajeto, buscando avaliar diferentes caminhos possíveis segundo a perspectiva de cada um.

O grau de detalhamento e precisão nesses mapas pode ser considerado miúdo ou fugaz. Entretanto, são exatamente essas características que fazem dessas imagens análises ricas sobre os aspectos subjetivos, relacionais e situados, fazendo do território usado

1. No original: "Most people believe themselves incompetent to design anything and believe that it can only be done properly by architects and planners. This has gone so far that most people shrink, in fear, from the task of designing their surroundings".

Mobilidade do cuidado: deslocando a mobilidade urbana...
CLARISSE CUNHA LINKE

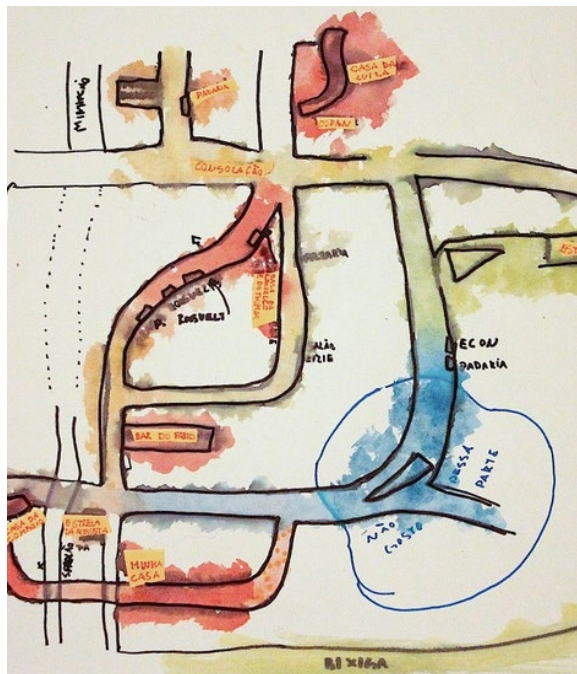


Figura 1. Mapa afetivo com nível de conforto. Fonte: Blog Pulgas Mil na Geral (2012).

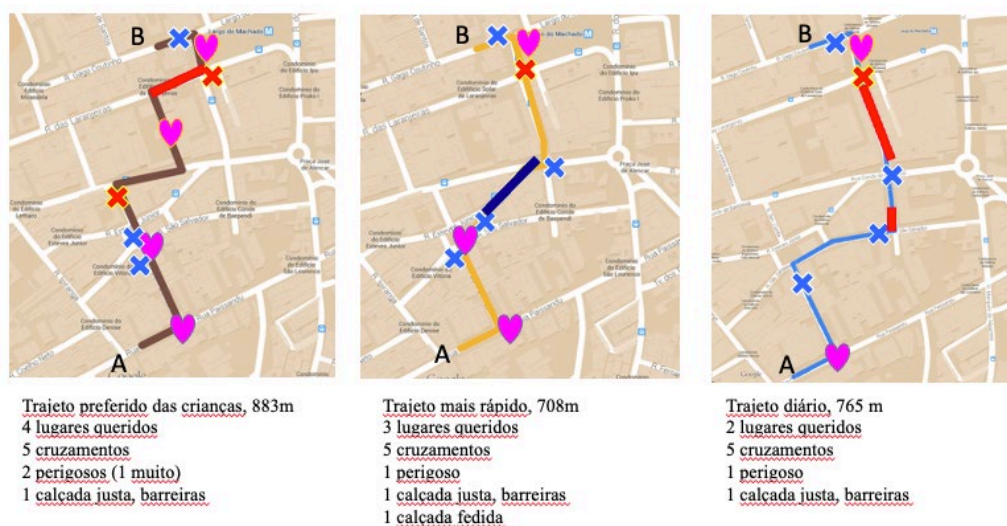


Figura 2. Mapa afetivo com nível de conforto. Fonte: elaboração própria

a categoria de análise (Ribeiro, 2001), sem perder a legitimidade como fonte de informação para discussões em maior escala. A validação da voz e do olhar a partir da vivência é fundamental para compreendermos a mobilidade na cidade, pois, como aponta Panerai (2006), a cidade “não é independente dos grupos sociais que a produzem, que nela vivem e que a transformam” (2006:14).

Harley (1995) argumenta que os mapas são uma linguagem de poder e não de contestação. No entanto, isso depende de onde, como, por que são produzidos e, principalmente, por quem. Os processos da cartografia da ação podem contribuir



Figura 3. Linhas de desejo em Brasília.
Fonte: Diego Bresani / BBC News Brasil

para a disputa, contestação e problematização dos discursos dominantes (Ribeiro, 2001). Os esforços, nesse sentido, são voltados para desorientar e desfamiliarizar, a fim de reconhecer a controvérsia na narrativa dominante e abrir espaço para novas interpretações.

A cartografia da ação nem sempre é resultado de um esforço explícito no âmbito do planejamento urbano. Do contrário, pode ser desvelada a partir do olhar atento sobre as transformações que ocorrem a todo instante na cidade. Os atalhos de pedestres notáveis em Brasília, denominados *linhas de desejo*, ilustram bem essa prática, como mostra a figura 3 abaixo, que indica o caminho orgânico que leva à parada de ônibus e representa uma distância menor que o trajeto calçado.

Esses são caminhos criados espontaneamente pelos pedestres que buscam rotas mais diretas e eficientes, evitando trajetos planejados que muitas vezes são mais longos e menos práticos, surgindo como trilhas de terra em áreas gramadas, e mostrando a preferência dos pedestres por atalhos que economizam tempo e esforço. Essas linhas de desejo refletem a interação entre o espaço concebido pelos planejadores urbanos e o espaço praticado pelos habitantes. Enquanto os planejadores desenham ruas e calçadas com base em critérios técnicos e estéticos, os pedestres adaptam esses espaços às suas necessidades cotidianas. O resultado é uma contestação do que se planeja e um exemplo de resistência diária a partir da experiência vivida.

Reconhecer a importância do território praticado é apontar para discursos não hegemônicos que partem de outro ponto de vista, conectando-se com o que Ribeiro (2017) denomina *lugar de fala* e Haraway, de “ponto de partida ético fundamental” (Curiel, 2020:131). Trata-se da produção de conhecimento a partir de diferentes perspectivas, de modo que exponha as falhas do olhar hegemônico e, com a legitimação de saberes locais, permita pôr em prática o desejo de produzir desengajamentos epistemológicos.

Considerações finais

A experiência cotidiana das mulheres nas cidades, mediada por suas práticas de mobilidade, é, como afirma Berth (2023), “uma das discussões mais importantes e urgentes sobre urbanismo, pois é a mobilidade que estrutura todas as localizações, todos os acessos e todas as questões que se desenvolvem nas cidades” (2023:214). Nesse contexto, a disputa entre um urbanismo hegemônico, disciplinador, e um urbanismo comprometido e transformador revela-se na impossibilidade de promover mudanças efetivas quando se ignora as diferenças de gênero, raça e renda — e seus entrelaçamentos — expressas nas práticas da mobilidade do cuidado e da mobilidade a pé no cotidiano (Tavares, 2015).

As ações que moldam o espaço urbano, institucional e doméstico, são frequentemente orientadas por investimentos públicos e privados baseados em pressupostos racionalistas, funcionalistas e tecnocráticos. Esses paradigmas servem aos interesses do sistema neoliberal, precarizando a vida urbana, reforçando estigmas e estereótipos sociais, e perpetuando estruturas de dominação patriarcal e racial.

Argumento, assim, que partir da reprodução social, do cuidado e da mobilidade cotidiana realizada a pé como eixos para compreender e projetar as cidades representa uma nova ética para a organização do espaço urbano. Essa perspectiva permite disputar o planejamento urbano a partir da experiência concreta das mulheres, deslocando as abordagens hegemônicas — do planejamento ao projeto — que sustentam a produção capitalista do espaço urbano, essencialmente desigual e violenta. Assim, a mobilidade cotidiana se apresenta como uma chave potente para articular avanços teórico-metodológicos rumo a um urbanismo feminista, situado e transformador, orientado para o cuidado e para a garantia da vida.

Referências bibliográficas

- » ActionAid. (2014). *Linha de base: Campanha Cidades Seguras para as Mulheres*.
- » Alexander, C. (1979). *The timeless way of building*. New York, NY: Oxford University Press.
- » Balbim, R. (2016). Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In C. C. Linke, R. Balbim, & C. Krause (Orgs.), *Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano* (pp. 23–42). Brasília, DF: Ipea; ITDP.
- » Berth, J. (2023). *Se a cidade fosse nossa: racismos, falocentrismos e opressões nas cidades*. Rio de Janeiro, RJ: Paz & Terra.
- » Bhattacharya, T. (2013). *O que é a teoria da reprodução social?* Socialist Worker.
- » Bittencourt, T., & Giannotti, M. (2023). Evaluating the accessibility and availability of public services to reduce inequalities in everyday mobility. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 177.
- » Blog Pulgas Mil na Geral. (2012). *Desenhar o mapa afetivo da minha vizinhança*. Acessado em 19 de agosto de 2023, de <https://pulgasmilnageral.com/62-desenhar-o-mapa-afetivo-da-minha-vizinhanca/>
- » Brasil. (2024). *2º Relatório Nacional de Transparência Salarial*. Brasília, DF: Ministério da Economia.
- » Cardano, M. (2017). *Manual de pesquisa qualitativa: a contribuição da teoria da argumentação*. Petrópolis, RJ: Editora Vozes.
- » Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP). (2024). *Relatório do Observatório Brasileiro de Desigualdades*. São Paulo, SP: CEBRAP.
- » Col·lectiu Punt 6. (2023). *Guia per a la integració de la perspectiva de gènere als Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)*. https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2024/01/guia-PMUS_17-03-2023.pdf
- » Collins, P. H. (2021). *Interseccionalidade*. São Paulo, SP: Boitempo.
- » Cresswell, T., & Uteng, T. P. (2008). *Gendered mobilities: towards a holistic understanding*. Hampshire, Inglaterra: Ashgate Publishing Limited.
- » Curiel, O. (2020). Construindo metodologias feministas a partir do feminismo decolonial. In H. B. de Hollanda (Org.), *Pensamento feminista hoje: perspectivas decoloniais* (pp. 120–138).
- » Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE). (2023). *Relatório anual*. São Paulo, SP: DIEESE.
- » Federici, S. (2021). *O patriarcado do salário*. São Paulo, SP: Boitempo.
- » Federici, S. (2023). *Além da pele: repensar, refazer e reivindicar o corpo no capitalismo contemporâneo*. São Paulo, SP: Elefante.
- » Fernando, P., & Porter, G. (2002). *Balancing the load: women, gender and transport*. London, Inglaterra: Zed Books.

Mobilidade do cuidado: deslocando a mobilidade urbana...
CLARISSE CUNHA LINKE

- » Fórum Regional das Mulheres da Zona Norte; Rede Más; Sampapé. (2018). *Mulheres caminhantes! Auditoria de segurança de gênero e caminhabilidade – Terminal Santana: análises, resultados e recomendações*. São Paulo, SP: Instituto Caminhabilidade. Disponível em: https://issuu.com/sampape/docs/mulheres_caminhantes___auditoria_de
- » Fraser, N. (2024). *Capitalismo canibal: como o nosso sistema está devorando a democracia, o cuidado e o planeta e o que podemos fazer a respeito*. São Paulo, SP: Autonomia Literária.
- » Gonzalez, L. (2020). *Por um feminismo afro-latino-americano: ensaios, intervenções e diálogos*. Rio de Janeiro, RJ: Zahar.
- » Harkot, M. K., Santoro, P. F., Andrade, M. H., & Giannotti, M. A. (2017). Gênero e andar a pé: a qualidade do ambiente construído incentiva igualmente mulheres e homens a caminhar? In C. Linke & V. Andrade (Orgs.), *Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro, RJ: Babilônia Cultura Editora.
- » Harley, B. (1995). *Mapas, saber e poder* (M. B. Nunes, Trad.). In P. Gould & A. Bailly (Orgs.), *Le pouvoir des cartes et la cartographie* (pp. 19-51). Paris, França: Anthropos.
- » Harvey, D. (2014). *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo, SP: Martins Fontes.
- » Hirata, H. (2022). *O cuidado: teorias e práticas*. São Paulo, SP: Boitempo.
- » Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2022). *PNAD contínua: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua*. Rio de Janeiro, RJ: IBGE.
- » Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP). (2018). *O acesso de mulheres e crianças à cidade*. Rio de Janeiro, RJ: ITDP.
- » Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP). (2020). *Boletim #7 MobilIDADOS: Cidades inclusivas e acesso às escolas*. Rio de Janeiro, RJ: ITDP.
- » Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP). (n.d.) *MobilIDADOS*. <http://www.mobilidados.org.br>
- » Kern, L. (2021). *Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens*. Rio de Janeiro, RJ: Oficina Raquel.
- » Lepetit, B. (2001). *Por uma nova história urbana*. Seleção e revisão crítica Heliana Angotti Salgueiro, trad. Cely Arena. São Paulo, SP: EdUSP.
- » Loukaitou-Sideris, A. (2020). A gendered view of mobility and transport: next steps and future directions. In I. S. Madariaga & M. Neuman (Orgs.), *Engendering cities: designing sustainable urban spaces for all*. New York, NY: Routledge.
- » Macêdo, B., Pinto, D. G. L., Siqueira, M. F., Lopes, A. S., & Loureiro, C. F. G. (2020). Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras. *Transportes*, 28(4), 89–102.
- » Madariaga, I. S. (2013). Mobility of care: introducing new concepts in urban transport. In I. S. Madariaga & M. Roberts (Orgs.), *Fair shared cities: the impact of gender planning in Europe*. London, Inglaterra: Routledge.
- » Malatesta, M. (2017). Caminhabilidade e segurança: o desenho urbano nas cidades brasileiras. In C. Linke & V. Andrade (Orgs.), *Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro, RJ: Babilônia Cultura Editora.

- » Massey, D. (2005). *Pelo espaço*. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand.
- » Panerai, P. (2006). *Análise urbana*. Brasília, DF: Editora Universidade de Brasília.
- » Oxfam. (2020). *Tempo de cuidar: o trabalho de cuidado não remunerado e mal pago e a crise global da desigualdade*. Londres, Inglaterra: Oxfam.
- » Record TV. (2024). *Fala Brasileiro: pesquisa mostra que 83% dos pedestres não se sentem seguros ao atravessar a rua*. Fala Brasil, 20 jul. 2024. Disponível em: <https://record.r7.com/fala-brasil/fala-brasileiro/video/fala-brasileiro-pesquisa-mostra-que-83-dos-pedestres-nao-se-sentem-seguros-ao-atravesar-a-rua-20072024>
- » Ribeiro, A. C. T. (2001). Por uma cartografia da ação: pequeno ensaio de método. *Cadernos IPPUR*, Ano XV, N.2.
- » Ribeiro, A. C. T. (2012). Homens lentos, opacidades e rugosidades. *Redobra*, 9(3), 58–71.
- » Ribeiro, D. (2017). *O que é lugar de fala?* Belo Horizonte, MG: Letramento; Justificando.
- » Rodrigues, J. M. (2017). Acessibilidade, caminhabilidade e políticas para portadores de deficiência no Brasil. In C. Linke & V. Andrade (Orgs.), *Cidades de Pedestres – A caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro, RJ: Babilônia Cultura Editora.
- » Rosenbloom, S. (2005). Women's travel issues: the research and policy environment. In S. Fainstein & L. J.
- » Santos, A. C. N., & Silva, M. P. (2019). A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. Conference paper - X Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico GT02 - Direito à cidade e o combate ao racismo, machismo, LGBTfobia e outras formas de opressão.
- » Santos, M. (2020). *A natureza do espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo, SP: Edusp.
- » Servon (Orgs.). *Gender and Planning: a reader*. New Brunswick, NJ: Rutgers University Press.
- » Sheller, M. (2018). Teorizando sobre mobilidades justas. *Tempo Social*, 30(2), 17-34.
- » Svab, H. (2016). *Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero*. (Dissertação de mestrado). Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, SP.
- » Tavares, R. B. (2015). *Indiferença à diferença: espaços urbanos de resistência na perspectiva das desigualdades de gênero*. (Tese de doutorado). Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ.
- » Tavares, R. B., & Ramos, D. H. (2021). *Indisciplina Epistemológica: Viradas metodológicas para o campo da Arquitetura e Urbanismo*.
- » Terra. (2024, 6 de abril). *Linhas de desejo: os caminhos inventados por pedestres na cidade feita para carros*. <https://www.terra.com.br/noticias/brasil/linhas-de-desejo-os-caminhos-inventados-por-pedestres-na-cidade-feita-para-carros,035abd121d53fff0e00c379565685b0auh58xsce.html>

Mobilidade do cuidado: deslocando a mobilidade urbana...

CLARISSE CUNHA LINKE

- » Vasconcellos, E. (2014). *Políticas de Transporte no Brasil – A construção da mobilidade excludente*. Barueri, SP: Manole.
- » Vasconcellos, E. (2017). Andar nas cidades do Brasil. In C. Linke & V. Andrade (Orgs.), *Cidades de Pedestres – A caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro, RJ: Babilônia Cultura Editora.

Clarisse Cunha Linke / clarisselinke@id.uff.br

Mestre em Políticas Sociais, ONGs e Desenvolvimento pela London School of Economics and Political Science (LSE) e doutoranda no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal Fluminense (PPGAU/UFF). Atua no Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil) como Diretora-Executiva desde 2012.