

Revista
Latino-americana de

Geografia e Gênero

Volume 14, número 1 (2023)
ISSN: 2177-2886

Artigo

Gênero e Mobilidade Urbana na América Latina: Uma Revisão Integrativa

*Género y Movilidad Urbana en Latinoamérica: Una
Revisión Integrativa*

*Gender and Urban Mobility in Latin America: An
Integrative Review*

Maria da Graça Costa

Universidade Federal do Rio Grande do Norte – Brasil
mariaggomes@gmail.com

Antonio Alves Filho

Universidade Federal do Rio Grande do Norte – Brasil
antonioalvesfil@gmail.com

Jáder Ferreira Leite

Universidade Federal do Rio Grande do Norte – Brasil
jaderfleite@gmail.com

Ana Luiza Dantas de Oliveira

Universidade Federal do Rio Grande do Norte – Brasil
dantas.analuiza.oliveira@gmail.com

Como citar este artigo:

GRAÇA COSTA, Maria da; ALVES FILHO, Antonio;
FERREIRA LEITE, Jáder; DANTAS DE OLIVEIRA,
Ana Luiza. Gênero e Mobilidade Urbana na América
Latina: Uma Revisão Integrativa. **Revista Latino
Americana de Geografia e Gênero**, v. 14, n. 1, p. 19-
38, 2023. ISSN 2177-2886.

Disponível em:

<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rlagg>

Gênero e Mobilidade Urbana na América Latina: Uma Revisão Integrativa

Género y Movilidad Urbana en Latinoamérica: Una Revisión Integrativa

Gender and Urban Mobility in Latin America: An Integrative Review

Resumo

Objetiva-se investigar como a mobilidade urbana e gênero são retratados na literatura latino-americana sobre a gestão da cidade. Para tanto, realizou-se uma revisão integrativa da produção científica sobre gênero e mobilidade urbana na região. Após o crivo de inclusão-exclusão, 22 artigos foram analisados na íntegra. Os estudos apontam que a invisibilidade de gênero no planejamento urbano das cidades e a divisão sexual do trabalho são fatores decisivos que impactam negativamente a mobilidade das mulheres. Aponta-se a necessidade de desenvolvimento de estudos que abordem a diversidade e singularidade das mulheres em relação à mobilidade, considerando desigualdades de raça, classe, sexualidade, geração e capacidade física, em diálogo com perspectivas críticas como a interseccionalidade e a geografia feminista na gestão urbana.

Palavras-Chave: Mobilidade urbana; América Latina; Gênero; Interseccionalidade.

Resumen

El objetivo es investigar cómo se retrata la movilidad urbana y el género en la literatura latinoamericana sobre gestión de ciudades. Para ello, se realizó una revisión integrativa de la producción científica sobre género y movilidad urbana en la región. Después del escenario de inclusión-exclusión, 22 artículos fueron analizados en su totalidad. Los estudios indican que la invisibilidad del género en la planificación urbana de las ciudades y la división sexual del trabajo son factores determinantes que impactan negativamente en la movilidad de las mujeres. Se señala la necesidad de desarrollar estudios que aborden la diversidad y singularidad de las mujeres en relación a la movilidad, considerando las desigualdades de raza, clase, sexualidad, generación y capacidad física en diálogo con perspectivas críticas como la interseccionalidad y la geografía feminista en la gestión urbana.

Palabras-Clave: Movilidad urbana; América Latina; Género; Interseccionalidad.

Abstract

The objective of this research is to investigate how urban mobility and gender are portrayed in the Latin American literature on city management. To achieve this aim, an integrative review of the scientific production on gender and urban mobility in the region was carried out. After the inclusion-exclusion screening, 22 articles were analyzed in full. The studies surveyed indicate that gender invisibility in urban planning of cities and the sexual division of labor are decisive factors that negatively impact women's mobility. This reveals the need to develop studies that address the diversity and uniqueness of women in relation to mobility, considering inequalities of race, class, sexuality, generation and physical capacity in dialogue with critical perspectives such as intersectionality and feminist geography in urban management.

Keywords: Urban mobility; Latin America; Gender; Intersectionality.

**Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jáder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira**



Introdução

A cidade se configura como o elemento de ordenamento das experiências urbanas, a partir dos sentidos dominantes que permeiam a sociedade, como a de dominação masculina e das desigualdades estruturantes do sistema (Silva; Dantas; Dimenstein, 2020). As políticas públicas e de estrutura urbana, como de mobilidade, refletem, portanto, tais ordenamentos.

As políticas de mobilidade urbana construídas pelas cidades, bem como as práticas cotidianas que aí se desenvolvem e os modos de se deslocar não são somente concretização do planejamento urbano, mas são atravessadas por interesses, projetos, disputas, narrativas e atores/as muitas vezes divergentes (Olekszechen, 2021).

Atualmente, 90% da população na América Latina vive em centros urbanos, o que torna a mobilidade urbana um tema central para o desenvolvimento socioeconômico e para o planejamento das cidades, impactando sobremaneira nas condições de vida, saúde e trabalho das suas populações (CAF, 2011).

O processo de urbanização da região foi particularmente dinâmico: no período 1970-2000, a população urbana cresceu 240% (Díaz, 2005). A urbanização acelerada no continente contribuiu para o aumento da desigualdade e pobreza, assim como a deterioração das condições de mobilidade da população, especialmente nos grandes centros urbanos, em função do crescimento dos acidentes de trânsito com vítimas, dos congestionamentos e dos poluentes veiculares de uma rede de transporte público deficitária, entre outras questões (Carvalho, 2016).

Esses problemas, entretanto, não atingem a todos os grupos sociais da mesma forma. Aponta-se que a mobilidade tem condicionantes de caráter social, dentre os que se destacam: a classe, a geração, a capacidade física e gênero (Íñiguez-Rueda; Oliveira, 2017). De acordo com o relatório "Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade produzido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento do Brasil" (IPDT-Brasil, 2018), o gênero é um dos fatores que mais impactam a mobilidade urbana na região e tais impactos se configuram de forma distinta para homens, mulheres e pessoas transgêneras.

A organização operacional para atendimento de demandas de viagem no território carece de análises sistematizadas e de formulação de proposições acerca dos aspectos urbanísticos e socioeconômicos dos deslocamentos, ou seja, não enfatizam a fundamental relação entre os fluxos dos habitantes e as características do meio urbano e do modo de produção da sociedade em que ocorrem.

Considerando que a mobilidade é condicionada por aspectos sociais, econômicos, culturais e morais específicos e que a maior parte da literatura sobre gênero e mobilidade aborda a realidade de países do Norte Global, enfocando dinâmicas bastante diversas do contexto latino-americano, aponta-se a necessidade de desenvolver estudos sobre o tema na região.

Diante desse debate, questiona-se sobre as demandas e desafios da mobilidade urbana e a adequação dos sistemas de transporte público, sob um

viés de gênero, considerando a realidade latino-americana caracterizada por processos de desigualdade socioeconômica, urbanização acelerada, disputas territoriais e violência urbana.

Nesse sentido, o objetivo deste artigo é investigar as contribuições da literatura sobre a relação entre gênero e mobilidade urbana na América Latina. Com isso, busca-se analisar em que medida a dimensão de gênero interfere na mobilidade de indivíduos e grupos sociais, considerando suas interseccionalidades de raça, classe, sexualidade, geração e capacidade física.

Metodologia

A estratégia metodológica adotada no presente trabalho foi a revisão integrativa de literatura, que tem a finalidade de mapear o estado da arte de uma temática, a partir da sistematização dos principais resultados e da identificação de possíveis lacunas, com vistas a favorecer um aprofundamento sobre a problemática investigada, bem como apontar novas (Souza; Silva; Carvalho, 2010).

Realizou-se levantamento bibliográfico nas bases de dados: Scielo, Redalyc e Periódicos CAPES. Tais bases foram escolhidas por serem de acesso aberto e contarem com o acervo de um número considerável de revistas científicas latino-americanas. Foram utilizados os descritores “mobilidade urbana” AND “gênero”. Os critérios de inclusão foram artigos científicos revisados entre pares e publicados na última década – entre 2010 e 2021 – em português, inglês e espanhol, que abordassem o tema da mobilidade urbana. Os estudos que não atenderam a tais critérios não foram incluídos na revisão.

Foram excluídos os artigos: (a) que não apresentavam o texto completo online; (b) que estavam repetidos; (c) que não exibiam considerações sobre mobilidade urbana articulada às questões de gênero. Tal levantamento foi realizado nos meses de abril e maio de 2021, sendo as etapas seguintes de análise e revisão realizadas em agosto de 2021.

A partir do levantamento foram encontrados 364 artigos que apresentavam os descritores “gênero” AND “mobilidade urbana”. Dentre esses, foram selecionados 22 trabalhos que discutiam diretamente as questões de gênero articuladas à mobilidade urbana, ainda que, em alguns casos, o tema não correspondesse ao objetivo principal dos referidos artigos.

Após leitura completa e discussão, os artigos foram inseridos em uma matriz para sistematização, sendo categorizados por: tipo de estudo; ano de publicação; descritores utilizados; base de dados pesquisada; nacionalidade das autoras; área do conhecimento; principais conceitos; referencial teórico; descrição do método; e conclusões.

Resultados

Na Tabela 1 são apresentadas as principais informações dos estudos incluídos na revisão, conforme a sistematização realizada.

Tabela 1 – Síntese dos estudos incluídos na revisão integrativa (n=22)

Autor	Título	Ano	País da publicação
BRANDELLERO, Sara	A flâneuse na literatura brasileira: espaços e temporalidades contestados	2020	Brasil
PÁRAMO, Pablo; BURBANO, Andrea	La caminabilidad en Bogota: propositos y condiciones	2019	Colômbia
LOZANO, Josefina	Influencia de la estructura urbana en los patrones de movilidad cotidiana de un trabajo feminizado en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.	2018	México
SOUZA, Candice	A vida móvel das mulheres entre os bairros e as cidades: explorações antropológicas em fronteiras urbanas da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Minas Gerais/Brasil)	2018	Brasil
URQUIETA, Carolina	Moldeando practicas y habitat: estrategias de movilidad cotidiana en cerros de Valparaiso	2018	Chile
SORJ, Bila	Igualdade de gênero e políticas macroeconômicas	2016	Brasil
PICANÇO, Felícia	Juventude e trabalho decente no Brasil	2015	Brasil
MARTÍNEZ, Cristhian; SANTIBÁÑEZ, Natan	Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público	2015	Chile
SILVA, Anderson; DANTAS, Candida; DIMENSTEIN, Magda	Mobilidade urbana e gênero: pistas sobre a cidade heterogênea	2020	Brasil
HARKOT, Marina; LEMOS, Leticia; SANTORO, Paula	Como as mulheres de São Paulo usam a cidade? Uma análise a partir da mobilidade por bicicleta	2018	Brasil
HINO, Marcia; CUNHA, Maria	Mobilidade urbana: estudo da importância de serviços baseados em tecnologia para os gêneros	2017	Brasil
JIRÓN, Paola; GÓMEZ, Javiera	Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago	2018	Chile
ÍNIGUEZ-RUEDA, Lupicínio; OLIVEIRA, José	La movilidad de las mujeres en la zona sur de São Paulo (Brasil). Identificación de los problemas y soluciones desde su punto de vista	2017	Brasil

Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jáder Ferreira Leite, Ana Luiza Dantas de Oliveira

CAVALCANTI, Tássia; SANTOS, Anyelle; MOURA, Camila; MOURA, Diego	“Eu sou Barbie e sou bruta”: o empoderamento no ciclismo	2019	Brasil
SOUSA, Isabel; PENHA-SANCHES, Suely	Fatores influentes na escolha de rota dos ciclistas	2017	Brasil
BUCHELY, Lina; CASTRO, María	“Yo me defiendo”: entendiendo la informalidad laboral a partir del trabajo de las mujeres mototaxistas en Barranquilla, Colombia	2019	Colômbia
PINTO, Ana; VILLAMIZAR-DUARTE, Natalia	Ciudad(anía) en movimiento: construcción social de instrumentos de políticas de movilidad en Bogotá y Belo Horizonte, 1995-2015	2018	Brasil e Colômbia
SEGURA, Ramiro	La ciudad de los senderos que se bifurcan (y se entrelazan): centralidades conflictivas y circuitos segregados en una ciudad intermedia de la Argentina	2018	Argentina
TONELLA, Celene	Políticas Urbanas no Brasil: marcos legais, sujeitos e instituições	2013	Brasil
MONTOYA, Valentina	“Uno se resigna a que el transporte es así”: trabajadoras domésticas sindicalizadas atravesando Medellín	2019	Colômbia
ARRAIS, Estevão; NASCIMENTO, Ives; SILVA, Francisco	A omissão do estado na gestão do transporte público municipal em Acopiara/CE: reflexos socioeconômicos a partir das percepções locais	2018	Brasil
MARTÍNEZ, Cristhian; CLAPS, Rossana	Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile	2015	Chile

Fonte: os autores, 2023.

Conforme pode ser visto na Tabela 1, aproximadamente 38% da literatura levantada foi produzida em 2018, totalizando 8 estudos. Seguindo a ordem de maior frequência, estão os anos 2019, 2017 e 2015, com 3 trabalhos; 2020, com 2; e 2016 e 2012, cada um com apenas 1 estudo.

Em relação à modalidade da pesquisa, podemos observar uma predominância de estudos empíricos, que contabilizam 13, no total, ou aproximadamente 62%; restando 8 pesquisas de caráter teórico, que representam cerca de 48%.

Ainda considerando o total de 22 estudos e levando em conta o país em que cada pesquisa foi desenvolvida, o Brasil é o que aparece com maior frequência, 13 trabalhos; seguido pela Colômbia, com 4 pesquisas; Chile, com 4; e Argentina, México, cada um com somente 1 estudo.

Entre as áreas de conhecimento contempladas nos artigos levantados,

**Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jáder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira**

destacam-se, em ordem de relevância, os campos das Ciências Sociais, Arquitetura e Urbanismo e estudos na área de Políticas Públicas, voltados para a concepção e gestão das políticas públicas sobre mobilidade.

Dos 22 artigos levantados, 6 são da área de Ciências Sociais, 3 de Arquitetura, 2 da Geografia, 2 da Psicologia, 1 de Tecnologia da Informação e Comunicação, e 1 de Letras; 4 trabalhos discutem políticas públicas e seu planejamento, sendo estes identificados como transdisciplinares, trazendo também contribuições da Geografia e Sociologia; 2 trazem contribuições da Arquitetura e das Ciências Sociais simultaneamente, e 1 versa sobre as interseções entre a Economia e as Ciências Sociais.

Os estudos apontam que classe social, gênero, raça, geração e capacidade física são atravessamentos centrais em relação a como as populações experienciam a mobilidade. Outros atravessamentos também aparecem, ainda que sejam menos citados, como a sexualidade e número de dependentes. Além disso, os motivos do deslocamento, a velocidade, o ritmo, as vias pelas quais os sujeitos se movem, os afetos disparados e o que produz e faz parar o movimento são elementos que inserem a mobilidade no campo de forças e nas disputas pelo poder.

Importa dizer que todos os artigos, ao abordar a mobilidade e gênero, discutem especificamente a condição de mulheres cisgênero¹. Não foram encontrados trabalhos sobre a mobilidade dos homens a partir de um debate de gênero e da população LGBTQIAPN+, revelando uma lacuna na literatura e indicando agenda de pesquisa.

Os estudos chamam atenção para a urgência do debate sobre mobilidade a partir de um enfoque de gênero, considerando os problemas enfrentados pelas mulheres em relação ao transporte público e circulação nas cidades, tais como: a infraestrutura de transporte não coincide com as infraestruturas de serviços, a divisão do trabalho que comporta, com frequência, uma dupla jornada – a do emprego fora de casa e a do cuidado do lar (Montoya, 2019); a situação socioeconômica das mulheres que, com frequência, ganham menos para realizar funções iguais àquelas dos homens e/ou que não têm controle sobre as finanças familiares (Sorj, 2016); a ausência de infraestrutura para caminhar (calçadas, etc.), problemas de sinalização e horário do transporte (baixa oferta de horários); e assédio sexual no transporte público (Urquieta, 2018; Jirón; Gómez, 2018).

A literatura analisada aponta também que o racismo, a pobreza e a violência urbana são fatores determinantes em relação à mobilidade na região. A partir dessa sistematização, foi possível agrupar as discussões trazidas nos artigos nos eixos de análise, que serão desenvolvidos a seguir.

Padrões de locomoção e estrutura urbana

As cidades da América Latina, em especial suas metrópoles, possuem muitas marcas resultantes de um processo histórico de urbanização de moldes neoliberais que privilegiaram, em seu desenvolvimento, projetos voltados para o capital. Como consequência, temos uma forte incidência da pobreza extrema,

1 Cisgeneridade é o termo utilizado para se referir ao indivíduo cuja identidade de gênero corresponde ao gênero que lhe foi designado ao nascer.

ocupação ilegal e precária da terra urbana, altas taxas de violência, intensa periferização, êxodo rural, permanente negação do acesso aos recursos urbanos para grandes contingentes populacionais e crescente concentração da propriedade do solo urbano (Farias; Diniz, 2018). As desigualdades relativas à mobilidade expressam essa segregação urbana que marca estruturalmente a vida social nas cidades, condição espacial que incide diretamente nas condições de vida dos sujeitos e coletivos.

O estudo "Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina" publicado em 2011 pela CAF, um dos mais amplos realizados até hoje, traz um panorama geral acerca das políticas de mobilidade da região, ao analisar a mobilidade de 15 metrópoles em diferentes países. O estudo mostra que as políticas de mobilidade urbana na América Latina são orientadas pela construção de infraestruturas que privilegiam o uso de transporte rodoviário, especificamente o uso de automóveis individuais, ainda que a maior parte da população da região utilize o transporte coletivo como principal meio de locomoção nas grandes cidades.

O relatório apresenta ainda que a oferta de infraestrutura para mobilidade de veículos é muito maior, se comparada à estrutura voltada para pedestres, bicicletas, trens, metrô, entre outros modais. A título de exemplo, o relatório mostra que os veículos disponíveis para mobilidade são cerca de 30 milhões, dos quais 24 milhões são carros e apenas 230 mil são veículos de transporte coletivo. O estudo também aponta a má qualidade da infraestrutura urbana, elevados valores do transporte e as longas horas gastas com deslocamentos, como alguns dos problemas centrais em relação à mobilidade na região.

No que diz respeito aos diferentes usos do transporte por homens e mulheres, o relatório mostra que os homens são os que mais possuem meios de transporte motorizado individual – carro e moto – e representam a maior parcela de pessoas acidentadas em acidentes no trânsito. As mulheres, por outro lado, locomovem-se mais a pé (em primeiro lugar) e por meio de transporte público. No estudo *Ella se mueve segura* (em espanhol, "Ella se mueve segura"), realizado nas cidades de Buenos Aires, na Argentina; Santiago, no Chile; e Quito, no Equador, o caminhar também se evidencia como o principal modo de transporte das mulheres, seguido do transporte público (Heather *et al.*, 2019). Apresenta-se, com isso, um primeiro desafio para a mobilidade das mulheres, uma vez que elas se deslocam através do caminhar, ao mesmo tempo em que a maior parte das cidades não oferece estrutura urbana adequada para pedestres.

Páramo e Burbano (2019) propõem um índice de caminhabilidade² para compreender as formas que homens e mulheres se deslocam a pé. Realizado na Colômbia, o estudo identificou três principais propósitos pelos quais as pessoas caminham: 1) ir até o local de trabalho, estudar ou fazer tarefas pessoais; 2) para lazer ou recreação; e 3) para a saúde e o bem-estar. Os autores chamam atenção que as mulheres se deslocam menos para lazer em relação aos homens. A maior parte dos seus deslocamentos são realizados para

² O conceito de caminhabilidade se refere às características do ambiente urbano que favorecem o ato de caminhar, como segurança e infraestrutura. De forma geral, a caminhabilidade, em conjunto com a intermodalidade do transporte, é o que permite ao pedestre o direito a transitar de maneira satisfatória na cidade.

o trabalho e para realização de tarefas pessoais, nas quais está incluso deixar filhos na escola e levar familiares em serviços de saúde.

Martinez e Santibáñez (2015) descrevem que a limitação dos espaços percebidos como caminháveis pelas mulheres são limitados pela percepção de insegurança medido, entre outros fatores, pelo “nível de atividade do ambiente”. Trajetos que passam por áreas consideradas movimentadas, próximas a mercados, escolas e postos de saúde são preferidos, mesmo quando implicam em distâncias mais longas.

Ainda sobre problemas relacionados à caminhabilidade, os autores apontam que devem ser considerados: deficiências na infraestrutura para caminhar; problemas de sinalização; horário do transporte (baixa oferta em horas que não são de pico); assédio sexual no transporte público; e vias que privilegiam somente o uso de automóveis com alta velocidade e contam apenas com passarelas peatonais (passarelas elevadas) para que os pedestres possam caminhar.

Em relação às passarelas peatonais, é interessante pontuar que elas são consideradas ineficientes pelas mulheres, pois as deixam mais vulneráveis a assaltos e assédios e as obrigam a caminharem um trecho mais longo para atravessarem as ruas. Assim, muitas delas preferem se arriscar atravessando rotas de alta velocidade e com intensa circulação de veículos.

Esse dado vai ao encontro com discussões que vêm sendo realizadas no campo do urbanismo que avaliam esse tipo de estrutura como ineficaz, pois não consideram a relação entre segurança e velocidade, acessibilidade dos pedestres, sociabilidade e o desenho urbano. De acordo com o "Segundo Informe de la política de seguridad vial en la Ciudad de México", realizado pelo Instituto de Políticas para o Transporte e Desenvolvimento do México (IPDT-México, 2020), o melhor cruzamento para pedestres é aquele que está no nível das ruas, porque prioriza a rota dos mesmos e são feitos na escala humana. Diferentemente disso, as passarelas são vistas como uma opção que surgiu através do paradigma de priorizar o trânsito dos veículos e, de acordo com dados gerados pelo estudo, não aumentam a segurança dos pedestres.

Além disso, ainda segundo o estudo, a localização das passarelas não favorece os pedestres, que devem percorrer distâncias mais longas e fazer um esforço maior. Outro fator relevante é que nem todas as passarelas estão desenhadas para as pessoas com mobilidade reduzida, e construí-las requer um maior investimento econômico.

A estrutura urbana também é identificada em diversas pesquisas como um fator central no que se refere ao uso de bicicletas, tanto para homens quanto para mulheres, ainda que a existência ou não de malha cicloviária adequada não seja o suficiente para dar conta da complexidade das relações que envolvem a adoção da bicicleta como meio de transporte, em especial, pelas mulheres.

A pesquisa de Harkot, Lemos e Santoro (2018) sobre direito à cidade e uso da bicicleta por mulheres em São Paulo discute que

as desigualdades de gênero no uso e vivência do espaço urbano, na diferença na jornada de trabalho — frequentemente dupla ou tripla

**Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jáder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira**

para as mulheres —, as dimensões culturais das práticas esportivas e corporais e socioculturais, entre outros aspectos, podem impactar muito mais profundamente do que a simples falta de infraestrutura cicloviária e, portanto, evitar a adoção da bicicleta, apesar de ter sido implantada sua infraestrutura (Harkot; Lemos; Santoro, 2018, p. 61).

As autoras identificam diferenças de uso da bicicleta relacionadas aos centros e periferias da cidade. Enquanto mulheres moradoras de bairros centrais da cidade de São Paulo, com maior malha cicloviária, utilizam esse modal prioritariamente para lazer, moradoras de periferia utilizam mais como meio de transporte para o trabalho.

A literatura analisada também aponta outras questões importantes no que se refere à estrutura urbana e mobilidade na América Latina. Jirón e Gomez (2018) discutem sobre a dificuldade de acesso ao transporte público por parte das mulheres moradoras de regiões periféricas de Valparaíso, Chile, tanto em termos de escassez de meios de transporte, quanto em relação ao preço de passagem/poder aquisitivo, fatores que, muitas vezes, obrigam as mulheres a fazerem grandes rotas a pé até o trabalho ou para outros objetivos.

Arrais, Nascimento e Silva (2018) apontam para as dificuldades de mobilidade devido à falta de transporte público e de estradas de acesso às pequenas cidades e áreas rurais, no interior do estado do Ceará, Brasil, mostrando como o problema da mobilidade urbana atinge territórios rurais, vistos como periféricos em relação aos centros urbanos.

Nesse contexto, os autores identificaram que o caminhão Pau de Arara era a única opção de transporte de pessoas e mercadorias entre a sede do município estudado e seus distritos, ainda que tal fato contrarie as leis de trânsito do Brasil. O uso do Pau de Arara é visto como prova da inércia de políticas públicas de mobilidade e dificulta as relações comerciais entre o campo e a cidade.

Mobilidade e divisão sexual do trabalho

Para Salata (2019), os atos relacionados ao trabalho do cuidado moldam a forma que as mulheres se movem pelo mundo. A divisão sexual do trabalho é, portanto, apontada como fator central no que se refere à mobilidade.

Hirata e Kergoat (2007) ressaltam a importância do conceito de divisão sexual do trabalho, proposto pelas feministas de base marxista na França, no fim dos anos de 1970, para mostrar como as desigualdades entre homens e mulheres no mercado de trabalho e a divisão desigual do trabalho doméstico são sistemáticas, hierarquizam as atividades e, portanto, os sexos, criando um sistema de gênero. A divisão sexual do trabalho relega às mulheres a esfera doméstica e privada, ao passo que os homens têm a prerrogativa da vida pública, política e econômica.

Conforme as autoras (Hirata; Kergoat, 2007, p.599), a divisão sexual do trabalho

é a forma de divisão do trabalho social decorrente das relações sociais entre os sexos; mais do que isso, é um fator prioritário para a sobrevivência da relação social entre os sexos. Essa forma é modulada histórica e socialmente. Tem como características a designação

**Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jáder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira**

prioritária dos homens à esfera produtiva e das mulheres à esfera reprodutiva e, simultaneamente, a apropriação pelos homens das funções com maior valor social adicionado (políticos, religiosos, militares, etc.).

O conceito de divisão sexual do trabalho nos ajuda a compreender as formas nas quais recai para as mulheres o trabalho do cuidado, dos corpos doentes, crianças e idosos e, principalmente, quando se fala das mulheres negras, que lidam com maiores precariedades tanto no que se refere à esfera do trabalho produtivo quanto reprodutivo, uma vez que elas representam o maior contingente de trabalhadoras em situação de informalidade, de acordo com a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL, 2018).

Em estudo sobre os padrões de mobilidade entre homens e mulheres em três grandes capitais do Brasil, Macêdo, Pinto, Siqueira, Lopes e Loureiro (2020) apontam estudos que buscaram caracterizar diferenças nos padrões de mobilidade tanto de homens como de mulheres, a partir das desigualdades na divisão sexual do trabalho, tendo observado resultados muito semelhantes no que concerne às diferenças nos comportamentos de viagem de mulheres e homens. Para esses autores, a menor inserção das mulheres no mercado de trabalho, somada às responsabilidades de trabalho doméstico, implicam em complexos comportamentos de mobilidade para o gênero feminino.

Nesse sentido, há uma tendência de as mulheres realizarem mais viagens por outros motivos (compras, saúde, educação, acompanhamento de idosos) que não sejam trabalho produtivo e remunerado; além disso, a realização de uma maior quantidade de viagens do que os homens, no entanto, com distâncias bem menores e utilizando mais o transporte público, além de mais viagens a pé, se comparado aos homens.

Por sua vez, Lozano (2018), ao investigar a relação entre estrutura urbana e padrões de mobilidade na Cidade do México, México, reconheceu que há uma maior mobilidade externa para outros bairros por parte das mulheres, com deslocamentos longos tanto na distância quanto no tempo, uma vez que elas são as maiores responsáveis pelo deslocamento de um maior número de membros na família, como crianças; e precisam se deslocar mais vezes, fazendo viagens com mais paradas para o acesso aos serviços urbanos básicos.

Martínez e Claps (2015), em estudo sobre a mobilidade das mulheres na cidade de Santiago, Chile, vão usar o conceito de *Trip-chaining*, expressão em inglês que significava cadeia ou encadeamento de viagens, para caracterizar o padrão de mobilidade das mulheres, que envolve a realização de muitas atividades e muitos deslocamentos em uma mesma viagem, como forma de economizar tempo.

Harkot, Lemos e Santoro (2018) apontam que as viagens mais curtas, com trajetos menos radiais e mais sinuosos, por dentro dos bairros e fora dos picos manhã e noite, normalmente ligadas ao exercício do trabalho reprodutivo e, portanto, realizadas majoritariamente por mulheres, não são contempladas pelo sistema de mobilidade urbana. Isso demonstra a relação direta entre divisão sexual do trabalho e as políticas de mobilidade e estruturas urbana que não consideram as necessidades do trabalho reprodutivo e do cuidado, nem a mobilidade das mulheres e crianças.

**Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jáder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira**

Assim, percebe-se que, mesmo havendo um crescimento na inserção das mulheres no mundo do trabalho produtivo e na esfera pública, suas ocupações ainda são, em grande medida, aquelas associadas ao cuidado. Como posto por Jirón e Gómez (2018), os papéis tradicionais de gênero ligados ao doméstico perduram, ao mesmo tempo que as mulheres passam a cumprir uma dupla ou tripla jornada, aumentando ainda mais o comprometimento do tempo destinado ao trabalho (seja ele produtivo ou reprodutivo), o que se agrava com uma estrutura urbana pensada para um tipo de deslocamento origem-destino mais linear.

Acesso a trabalho e serviços

Um dos principais problemas identificados nos estudos levantados se relaciona com a necessidade de acesso a serviços públicos e privados utilizados cotidianamente pelas mulheres, uma vez que a infraestrutura de transporte não coincide com a oferta e horários de funcionamento dos serviços como escolas, centros de assistência social e em saúde, como também creches, especialmente em territórios periféricos (Macêdo *et al.*, 2020; Lozano, 2018; Urquieta, 2018; Hino; Cunha, 2017).

Segundo Albergaria (2021, p. 26),

a precarização dos equipamentos de transporte público que atendem aos territórios periféricos não é uma simples questão de gestão. É na verdade um projeto organizado para impedir acesso, a continuidade da interdição de corpos pretos e não brancos, pobres, a continuidade do extermínio dessas populações medeiam o acesso a todos os outros serviços e políticas públicas, a indisponibilidade de equipamentos para esses deslocamentos dá prosseguimento às políticas de exceção dirigidas a esses setores.

Em pesquisa sobre mobilidade das mulheres na cidade de Belo Horizonte, Brasil, Souza (2018) identificou que a mobilidade das mulheres moradoras de periferias para áreas centrais da cidade se dá, na maior parte, por motivos de trabalho e/ou para o acesso à rede de serviços, devido à precariedade e inexistência de serviços, principalmente de saúde e educação, em seus territórios.

O trabalho de Montoya (2019) sobre a mobilidade de trabalhadoras domésticas em Medellín, Colômbia, apresenta um exemplo dessa relação entre periferia e mobilidade, mostrando que a alta duração de viagens para trabalho, diante de uma dinâmica de dependência laboral da periferia da cidade com o centro, e os altos custos de vida que levam essas trabalhadoras a morar em bairros afastados, aumenta consideravelmente o tempo de transporte, o que lhes tira o tempo para realizar outras atividades. Paralelo a isso, o maior tempo que elas levam dentro de transportes públicos aumenta a exposição a violências em seus deslocamentos.

De maneira a acentuar essa situação, a ausência de suporte comunitário, a necessidade de grandes e perigosos deslocamentos para o serviço, fazem com que as mulheres se vejam obrigadas a limitar sua circulação pelo espaço urbano, dificultando justamente o acesso aos serviços essenciais e oportunidades oferecidas à própria população (Martínez; Claps, 2015).

Picanço (2015), em seu estudo, busca mensurar o índice de “trabalho

**Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jáder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira**

decente” no Brasil, definindo-o como um trabalho produtivo com remuneração justa, segurança no local de trabalho e proteção social para o trabalhador e sua família; melhores perspectivas para o desenvolvimento pessoal e social; liberdade para que manifestem suas preocupações, organizem-se e participem na tomada de decisões que afeta suas vidas; e igualdade de oportunidades e de tratamento para as mulheres e homens (Picanço, 2015). A autora evidencia que a mobilidade é um dos fatores decisivos para o acesso ao trabalho decente. Também aponta que as mulheres mais afastadas dos papéis tradicionais de gênero são aquelas com mais acesso ao trabalho decente.

Tendo em vista que a mobilidade é um dos fatores mais relevantes na busca de trabalho, é importante notar que a intersecção entre mobilidade e gênero, como perspectiva de análise, evidencia um conjunto de desigualdades no acesso às oportunidades de vida na cidade (Lozano, 2018).

No que concerne às pessoas mais pobres, os principais problemas enfrentados por elas, em relação ao transporte são: a iniquidade no acesso físico e econômico ao espaço; a insegurança; a qualidade ambiental; o conforto; e a convivência (Tonella, 2013). Igualmente problemático é, seguramente, a necessidade de viver em áreas periféricas das cidades, longe dos locais do trabalho e com escassos equipamentos públicos; a inexistência de uma infraestrutura adequada ao pedestre; a falta de transporte público, seja nas cidades, seja em regiões rurais; o preço do transporte público; as infraestruturas pensadas para o transporte privado que colidam com o transporte público; um parque de veículos envelhecidos e extremamente poluentes (Íñiguez-Rueda; Oliveira, 2017).

Essas questões ficam ainda mais evidenciadas quando consideramos a mobilidade das mulheres. Um aspecto em que a desigualdade na produção do espaço urbano afeta a mobilidade e a vida das mulheres está evidenciado no trabalho de Martínez e Claps (2015), em que discutem que as políticas públicas de habitação, por construírem habitações acessíveis majoritariamente em regiões afastadas, forçam a mudança de populações pobres para áreas distantes dos centros urbanos e dos serviços públicos. Essa prática tem o efeito colateral de aumentar o tempo dedicado ao trabalho reprodutivo e diminuir a mobilidade das mulheres. As autoras argumentam que com a destruição das redes sociais dessas famílias, a resolução das necessidades foi individualizada, o que anteriormente caía sobre a comunidade ou à família estendida. Assim, a falta de apoio social multiplicou o número de tarefas assumidas pelas mulheres, aumentando o valor de seu tempo (Martínez; Claps, 2015).

Conversando com isso, o trabalho de Segura (2018) evidencia como as mulheres têm acessibilidade limitada e como suas interações com o ambiente em que circulam são geralmente caracterizadas pelo sentimento de aprisionamento, pela violência urbana e por experiências que reforçam os papéis de gênero.

Assédio sexual e violência urbana

Boa parte dos estudos mostram que o medo da violência urbana e de sofrer assédio limitam fortemente a mobilidade, o exercício do direito à cidade para as mulheres. O relatório "Ela se move segura" (Heather *et al.*, 2019) identificou que um grande número de usuários de transporte público (homens e mulheres) sofre roubo e assédio em espaços públicos e nos transportes

Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jáder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira

públicos. Mas, nas cidades do estudo, mais mulheres do que homens testemunharam e/ou sofreram crimes e assédio ao acessar ou usar o transporte público. Na maioria dos casos foi assédio visual, verbal ou físico, nos quais a vítima era uma mulher e o agressor um homem.

Embora o assédio seja comum, os participantes do estudo mencionado indicaram que a maioria dos homens se comporta bem, entretanto as experiências de assédio, mesmo quando não são recorrentes, têm um impacto profundo e duradouro nas mulheres e em como elas se sentem ao viajar em transporte público. As mulheres se lembraram de incidentes que afetaram seus hábitos de viagem mesmo vários anos depois de ocorridos, enquanto os homens não pareciam afetados na mesma medida que elas.

As preocupações com a segurança pessoal também afetam mais as mulheres do que os homens, causando angústia, maiores níveis de medo de viajarem sozinhas e, em alguns casos, redução das viagens, limitando suas opções de mobilidade e opções para se beneficiar de oportunidades econômicas, educação, esportes ou atividades recreativas.

A violência urbana é apontada como um fator decisivo para a escolha dos modais utilizados. Cavalcanti *et al.* (2019) identificam que um dos motivos elencados para o não uso de bicicleta por parte das mulheres se refere à sensação de insegurança, uma vez que os espaços urbanos são hostis aos corpos dos ciclistas, principalmente aos corpos femininos. Em pesquisa sobre cicloativismo, as pesquisadoras argumentam que a violência urbana é corporificada pelos/as ciclistas na insegurança produzida pelas reações agressivas advindas comumente dos/as condutores/as de veículos, bem como pela ausência de ciclovias, ciclofaixas e sinalização na maior parte das vias da cidade.

A violência pode ser pensada como uma forma de disciplinarização dos corpos das mulheres, no sentido de uma menor circulação nos espaços públicos, conforme discutem Harkot, Lemos e Santoro (2018), atuando como uma tecnologia de gênero, em conformidade com Cavalcanti *et al.* (2019). Por outro lado, como apontam os trabalhos de Bucheley e Castro (2019) e Brandellero (2020), a ocupação pública das cidades pelas mulheres pode ser uma forma de resistência, transformação das normas de gênero hegemônicas e, ainda, de outra forma de produção de subjetividade que vai de encontro à ideia de feminilidade delicada, dócil e frágil. É importante, no entanto, questionar se tal modelo de feminilidade hegemonicamente construída atua da mesma forma para todas as mulheres. A discussão sobre o confinamento das mulheres à esfera privada e fora do trabalho produtivo, muitas vezes, desconsidera que mulheres negras, pobres e periféricas, historicamente, sempre ocuparam as ruas como trabalhadoras subalternizadas.

Nesse sentido, advoga-se que análises que partam de uma perspectiva da geografia feminista e interseccional podem contribuir, sobremaneira, para a formulação de políticas urbanas mais sensíveis às questões de gênero, sexualidade, raça, entre outros aspectos que impactam as condições de vida, trabalho e mobilidade nas cidades. O conceito de interseccionalidade proposto pela feminista negra estadunidense Kimberlé Crenshaw (2002, p. 177) compreende:

**Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jáder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira**

é uma conceituação do problema que busca capturar as consequências estruturais e dinâmicas da interação entre dois ou mais eixos da subordinação. Ela trata especificamente da forma pela qual o racismo, o patriarcalismo, a opressão de classe e outros sistemas discriminatórios criam desigualdades básicas que estruturam as posições relativas de mulheres, raças, etnias, classes e outras. Além disso, a interseccionalidade trata da forma como ações e políticas específicas geram opressões que fluem ao longo de tais eixos, constituindo aspectos dinâmicos ou ativos do desempoderamento.

Já a geografia feminista compreende a ligação entre os diversos aspectos de nossa sociedade e a construção das relações de gênero que nela se refletem e que se reproduzem em todos os espaços. De acordo com Acevedo, Morales e Córdova (2022), isso significa que nosso modelo econômico, político e cultural determina normas para a sociedade, que delimita os espaços e territórios de maneira generificada. Assim, através de uma leitura interseccional em diálogo com a geografia feminista, pode-se compreender as maneiras como as desigualdades como gênero, sexualidade, geração, raça, capacidade física, entre outras, ao se cruzarem, operam de forma sistemática em cada contexto e conformam uma experiência específica de vivenciar e se mover nas cidades.

Considerações finais

A literatura analisada chama a atenção para o fato de que os sistemas de transporte público são desenhados a partir de uma lógica universal que, na verdade, considera uma única experiência de circulação nas cidades, tomando como padrão a experiência de mobilidade de homens, brancos, cisgêneros, deixando de fora toda a diversidade de corpos e vivências urbanas.

Silva, Dantas e Dimenstein (2020, p. 122) defendem que “é imprescindível abandonar a ideia que existe um sujeito universal que se move”, pois a cidade em si não pode ser considerada um espaço neutro e a mobilidade urbana revela as tensões nesse espaço. É um equívoco, portanto, um planejamento urbano que tome a sociedade como uma esfera homogênea.

A literatura mostra, também, que existe uma sobrecarga sobre as mulheres, diretamente relacionada à distribuição do espaço urbano. À medida em que são elas as principais responsáveis pelos afazeres da esfera dos cuidados (trabalho doméstico, gestão dos filhos e o cuidado com os idosos), acabam sendo mais afetadas pela precariedade dos equipamentos públicos como creches, escolas e postos de saúde. Outrossim, são as principais prejudicadas pela iluminação pública deficiente, uma vez que estão sempre em condição de maior vulnerabilidade ao transitar pelo espaço urbano, podendo experimentar situações de assédio e violência sexual, seja a pé ou no transporte público. Há ainda o viés de classe e raça, pois são também as mulheres pobres, em sua maioria, negras, quem têm o menor acesso à propriedade da terra e habitação, assim como menor poder aquisitivo disponível para mobilidade, tal como apontado por Cymbalista, Cardoso e Santoro (2008).

Chama-se a atenção para o pouco debate sobre o racismo na literatura. A discussão do racismo e da produção de vulnerabilidades é central para entender

**Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jáder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira**

a mobilidade urbana na América Latina. Da mesma forma que a mobilidade é pensada de modo a reforçar lugares tradicionais de gênero, ela controla os corpos periféricos, em sua maioria, corpos negros, dificultando-lhes o acesso aos centros urbanos onde se concentram os equipamentos públicos e as oportunidades de estudo e emprego.

Nos trabalhos levantados, entretanto, encontramos algumas discussões sobre questões raciais e de desigualdade nos trabalhos teóricos, enquanto nos trabalhos empíricos, sejam entrevistas ou etnografias, a discussão não era abordada pelos autores, mas sim trazida pelos participantes da pesquisa, na forma de denúncia do racismo sofrido no cotidiano. É questionável se a pouca atenção dada pelos autores à questão racial nos estudos empíricos, geralmente abordada apenas no questionamento da autoidentificação racial do participante, é o suficiente para se trabalhar como o cruzamento de raça e gênero operam na mobilidade urbana.

Pela relação entre raça, classe e segregação das cidades determinada também pelo mercado imobiliário, a experiência negra e periférica é impactada pelas longas distâncias e precariedade (em alguns casos, ausência) do sistema de transportes, conformando uma geografia racial das cidades. Chama-se a atenção para a necessidade de mais estudos que discutam a mobilidade urbana a partir da geografia feminista interseccionando gênero e raça com capacitismo e as sexualidades que fogem da cisgeneridade e da heteronormatividade³.

Ainda que exista uma literatura importante sobre as experiências urbanas a partir de corpos dissidentes, percebe-se uma lacuna no que se refere a esse debate no campo da gestão e planejamento urbano. Ressaltamos, em conformidade com Tonella (2013), que planejamento urbano que se pretende neutro e universal desconsidera as práticas e vivências heterogêneas, os interesses e tensões na cidade que estão em disputa por projetos políticos distintos. Tomando o padrão hipotético do homem, desresponsabilizado pelo cuidado com os outros membros do grupo familiar e pelo trabalho reprodutivo, como sujeito homogêneo da mobilidade urbana, invisibiliza-se as necessidades dos outros sujeitos.

Por fim, neste trabalho, evidenciamos a urgência de se repensar a mobilidade para se atingir a igualdade de gênero, de modo que as mulheres tenham melhor acesso aos serviços públicos, ao emprego, e para que se possa dividir o trabalho do cuidado entre a sociedade, na forma de creches públicas, escolas integrais, mas também na esfera doméstica, com o compartilhamento igualitário do trabalho do cuidado, essencial à manutenção da vida.

Referências

ACEVEDO, Daniela Jara; MORALES, Romina Oyanedel; CÓRDOVA, Javiera Reyes. Propuesta Didáctica para el Abordaje de los Conflictos Socioambientales en América Latina desde una Perspectiva Geográfica Feminista en Segundo Ciclo de Educación Básica em Chile. **Revista Latino Americana de Geografia e Gênero**, v. 13, n. 2, p. 291-305, 2022.

3 Esse sistema exige que todos indivíduos – independente de sexualidade – organizem suas vidas conforme o modelo da heterossexualidade, vista como o padrão de normalidade.

ALBERGARIA, Rafaela. Mobilidade dos corpos racializados: entre liberdade e interdição. *In*: SANTINI, Daniel; ALBERGARIA, Rafaela; SANTARÉM, Paíque Duques (Org.) **Mobilidade antirracista**. São Paulo: Autonomia literária, p.20-33, 2021.

ARRAIS, Estevão Lima; NASCIMENTO, Ives Romero; SILVA, Francisco. A omissão do estado na gestão do transporte público municipal em Acopiara/CE: reflexos socioeconômicos a partir de percepções locais. **Revista De Gestão, Finanças e Contabilidade**, v. 8, n.1, p. 75-92, 2018.

BRANDELLERO, Sara. A flâneuse na literatura brasileira: espaços e temporalidades contestados. **Estudos de Literatura Brasileira Contemporânea**, n. 59, p. 1-9, 2020.

BUCHELY, Lina; CASTRO, María. “Yo me defiendo”: entendiendo la informalidad laboral a partir del trabajo de las mujeres mototaxistas en Barranquilla, Colombia. **CS**, num. esp, p. 23-47, 2019.

CARVALHO, Carlos Henrique. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, 2016.

CAVALCANTI, Tássia de Souza; SANTOS, Anyelle; MOURA, Camila; MOURA, Diego. “Eu sou Barbie e sou bruta”: o empoderamento no ciclismo. **Revista Estudos Feministas**, v. 27, n. 2, 2019.

CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe. **Mulheres afrodescendentes na América Latina e no Caribe Dívidas de igualdade**. Santiago: CEPAL, 2018.

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. **Revista Estudos Feministas**, v. 10, n. 1, p. 171-188, 2002.

CAF - CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO. **Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina: Información para mejores políticas y mejores ciudades**. Caracas: CAF, 2009.

CYMBALISTA, R; CARDOSO, Patricia; SANTORO, Paula. Plano Diretor Participativo e o Direito das Mulheres à Cidade. *In*: COLETIVA. **Ser, Fazer e Acontecer - Mulheres e o Direito à Cidade**. Recife: SOS Corpo–Instituto Feminista para a Democracia, 2008.

DÍAZ, Laura Mota. As faces atuais da pobreza urbana: elementos para uma reorientação da política social. *In*: CATTANI, Antonio David; DÍAZ, Laura Mota (Org.) **Desigualdades na América Latina: novas perspectivas analíticas**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jäder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira



FARIAS, Tadeu; DINIZ, Raquel. Cidades neoliberais e direito à cidade: outra visão do urbano para a psicologia. **Revista Psicologia Política**, v. 18, n. 42, p. 281-294, 2018.

HARKOT, Marina Kohler; LEMOS, Letícia Lindenberg; SANTORO, Paula Freire. Como as mulheres de São Paulo usam a cidade? Uma análise a partir da mobilidade por bicicleta. **Dearq**, n.23, p. 56-63, 2018.

HEATHER, Allen, CÁRENAS, Galo, PEREYRA, Leda Paula, SAGARIS, Lake. **Ella se mueve segura**: Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. Caracas: CAF y FIA Foundation, 2019.

HINO, Marcia; CUNHA, Maria. Mobilidade urbana: estudo da importância de serviços baseados em tecnologia para os gêneros. **Revista Eletrônica de Sistemas de Informação**, v. 16, n.1, p. 1-17, 2017.

HIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. Novas configurações da divisão sexual do trabalho. **Cadernos de Pesquisa** [online]., v. 37, n. 132, p. 595-609, 2007.

Íñiguez-Rueda, Lupicínio; OLIVEIRA, José. La movilidad de las mujeres en la zona sur de São Paulo (Brasil). Identificación de los problemas y soluciones desde su punto de vista. *Urbs* - **Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales**., v. 7, n. 1., 9-29, 2017.

IPTD-Brasil - Instituto de Políticas de Transporte de Desenvolvimento do Brasil. **O acesso de mulheres e crianças à cidade**. Rio de Janeiro: IPTD – Brasil, 2018.

IPTD-México - Instituto de Políticas de Transporte de Desenvolvimento do México. **Segundo Informe de la política de seguridad vial en la Ciudad de México**. Cidade do México: IPDT – México, 2020.

JIRÓN, Paola; GÓMEZ, Javiera. Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. **Tempo Social**, v. 30, n. 2, p. 55-72, 2018

LOZANO, Josefina Hernández. Influencia de la estructura urbana en los patrones de movilidad cotidiana de un trabajo feminizado en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. **Perspectiva Geográfica**, v. 23, n. 2, p. 127-147, 2018.

MACÊDO, Bianca; PINTO, Davi; SIQUEIRA, Mateus; LOPES, André; LOUREIRO, Carlos. Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras. **Trasportes**, v. 28, n. 4, p. 89–102, 2020.

Martínez, Cristhian; SANTIBÁÑEZ, Natan. Movilidad femenina en Santiago

**Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jäder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira**



de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. **URBE Revista Brasileira de Gestão Urbana**, n. 7, p. 48-61, 2015.

MARTÍNEZ, Cristhian; CLAPS, Rossana Forray. Movilidad femenina: los reverses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. **Revista de Estudios Sociales**, n. 54, p. 52-67, 2015.

MONTOYA, Valentina. Uno se resigna a que el transporte es así: trabajadoras domésticas sindicalizadas atravesando Medellín. **CS**, núm. esp., p. 79-109, 2019.

OLEKSZECHEN, Nikolas. Deixar mover e fazer parar: uma leitura do urbano pelas mobilidades. *In*: FARIAS, Tadeu; OLEKSZECHEN, Nikolas; BRITO, Monique (Org.). **Relações pessoa-ambiente na América Latina: perspectivas críticas, territorialidades e resistências**. Florianópolis: ABRAPSO Editora, 2021. p. 145-164.

PÁRAMO, Pablo; BURBANO, Andrea. La caminabilidad en Bogotá: propósitos y condiciones socioespaciales que facilitan y limitan esta experiencia. **Revista de arquitectura**, v. 21, n. 2, p. 12-21, 2019.

PICANÇO, Felícia. Juventude e trabalho decente no Brasil-Uma proposta de mensuração. **Caderno CRH**, v. 28, n. 75, p. 569-590, 2015.

PINTO, Ana Marcela; VILLAMIZAR-DUARTE, Natalia. Ciudad(anía) en movimiento: construcción social de instrumentos de políticas de movilidad en Bogotá y Belo Horizonte, 1995-2015. **Universitas humanística**, n. 85, p. 19-57, 2018.

SALATA, Rosemeire. Viajar nas Experiências de Mulheres: Reflexões Sobre os Sentidos da Mobilidade. **Mediações** (Londrina), v. 24, n. 3, p. 200-212, 2019.

SEGURA, Ramiro. La ciudad de los senderos que se bifurcan (y se entrelazan): centralidades conflictivas y circuitos segregados en una ciudad intermedia de la Argentina. **Universitas Humanística**, n. 85, p. 155-180, 2018.

SILVA, Anderson; DANTAS, Candida; DIMENSTEIN, Magda. Mobilidade urbana e gênero: pistas sobre a cidade heterogênea. **Revista Ártemis-Estudos de Gênero, Feminismos e Sexualidades**, v. 30, n. 1, p. 116-135, 2020.

SORJ, Bila. Igualdade de gênero e políticas macroeconômicas. **Revista Estudos Feministas**, n. 24, p. 617-620, 2016.

SOUZA, Isabel; PENHA-SANCHES, Suely. Fatores influentes na escolha de rota dos ciclistas. **EURE** (Santiago), v. 45, n. 134, p. 31-52, 2019.

SOUZA, Marcela; SILVA, Michelly; CARVALHO, Rachel de. Revisão

**Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jáder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira**

integrativa: o que é e como fazer. **Einstein** (São Paulo), v. 8, n. 1, p. 102-106, 2010.

SOUZA, Candice (2018). A vida móvel das mulheres entre os bairros e as cidades: explorações antropológicas em fronteiras urbanas da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Minas Gerais/Brasil). **Universitas Humanística**, n. 85, p. 293-318, 2018.

TONELLA, Celene. Políticas urbanas no Brasil: marcos legais, sujeitos e instituições. **Sociedade e Estado**, v. 28, n. 1, p. 29-52, 2013.

URQUIETA, Carolina. Moldando práticas e hábitat: estratégias de mobilidade cotidiana em cerros de Valparaíso. **Universitas Humanística**, n. 85, p. 125-151, 2018.

Contribuição de Autoria / Contribución de autoría

Maria da Graça Costa: Conceituação, Análise Formal, Investigação, Metodologia, Escrita (primeira redação).

Antonio Alves Filho: Conceituação, Investigação, Metodologia, Escrita (revisão e edição).

Jader Ferreira Leite: Conceituação, Escrita (revisão e edição).

Ana Luiza Dantas de Oliveira: Investigação, Metodologia.

Recebido em 17 de outubro de 2022.

Aceito em 23 de abril de 2023.

**Maria da Graça Costa, Antonio Alves Filho, Jäder Ferreira Leite,
Ana Luiza Dantas de Oliveira**

