



Dissertação de Mestrado

AS MOBILIDADES DE MULHERES NA CIDADE DE PRESIDENTE PRUDENTE (SP):

UMA ANÁLISE DO PROCESSO DE FRAGMENTAÇÃO
SOCIOESPACIAL A PARTIR DO GÊNERO





LAÍS NEVES LOPES

**AS MOBILIDADES DE MULHERES NA CIDADE DE PRESIDENTE PRUDENTE
(SP):**

uma análise do processo de fragmentação socioespacial a partir do gênero

PRESIDENTE PRUDENTE – SP

2025

LAÍS NEVES LOPES

**AS MOBILIDADES DE MULHERES NA CIDADE DE PRESIDENTE PRUDENTE
(SP): uma análise do processo de fragmentação socioespacial a partir do gênero**

Dissertação de Mestrado elaborada junto ao
Programa de Pós-graduação em Geografia - Área de
Concentração: Produção do Espaço Geográfico, para
obtenção do Título de Mestra em Geografia

Orientador: Nécio Turra Neto

PRESIDENTE PRUDENTE – SP

2025

L864m

Lopes, Laís

AS MOBILIDADES DE MULHERES NA CIDADE DE
PRESIDENTE PRUDENTE (SP) : uma análise do processo de
fragmentação socioespacial a partir do gênero / Laís Lopes. --
Presidente Prudente, 2025
193 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP),
Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente
Orientador: Nécio Turra Neto

1. Mobilidade. 2. Gênero. 3. Fragmentação socioespacial. 4.
Interseccionalidades. 5. Presidente Prudente. I. Título.

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: As mobilidades de mulheres na cidade de Presidente Prudente (SP): uma análise do processo de fragmentação socioespacial a partir do gênero

AUTORA: LAÍS NEVES LOPES

ORIENTADOR: NECIO TURRA NETO

Aprovada como parte das exigências para obtenção do Título de Mestra em Geografia, área: Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. NECIO TURRA NETO (Participação Presencial)
Departamento de Geografia / UNESP / Câmpus de Presidente Prudente - FCT

Documento assinado digitalmente
 **NECIO TURRA NETO**
Data: 19/02/2026 11:47:06-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. JOSELI MARIA SILVA (Participação Virtual)
Universidade Federal do Paraná (UFPR)

Profa. Dra. PATRICIA HELENA MILANI (Participação Virtual)
Universidade Federal do Mato Grosso do Sul – Campus de Três Lagoas

Presidente Prudente, 15 de dezembro de 2025.

Às minhas avós, Maria Isabel e Maria Germinare, que, nesses dois anos de mestrado, puderam descansar. Das Três Marias da minha vida, duas retornaram ao céu. Olho vocês todas as noites. Espero que me olhem também.

AGRADECIMENTOS

Às mulheres trabalhadoras participantes desta pesquisa, que me ofereceram seu valioso tempo e experiência de vida para que todo o resto fosse possível. Pela confiança depositada em mim, em meio as desconfianças de um mundo cada vez mais solitário. Todo o trabalho é fruto da generosidade de vocês. Que o trabalho digno de vocês seja recompensado pelo direito do descanso despreocupado.

À CAPES. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Agradeço à instituição pelo apoio oferecido a esta pesquisa.

A pesquisa foi realizada com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), processo nº 2023/10097-3 (Bolsa Regular). Direciono os agradecimentos à instituição, que subsidiou o projeto e garantiu o desenvolvimento da pesquisa.

Agradeço à banca avaliadora, na figura das professoras Patrícia Milani e Joseli Maria Silva que, com sensibilidade e respeito, aceitaram avaliar este trabalho. O carinho e profissionalismo de vocês inspiram o fazer científico.

Ao meu orientador, Nécio Turra Neto, que esteve presente em toda minha formação acadêmica e posso chamar de amigo. Em um dos momentos mais delicados de minha vida, manteve firme sua confiança em mim. Pela paciência, humanidade, genialidade e provocações que me fizeram e fazem crescer como pessoa, meu muito obrigada.

À Prof. Dra. Maria Encarnação Beltrão Sposito que concedeu seu tempo a mim e ao professor Nécio, quando necessitamos. Pela disponibilidade e gentileza ofertadas a nós, agradeço imensamente.

À pessoa mais importante, minha mãe, Maria Ester das Neves, quem me faz crer que a face de Deus é de uma mulher. Devo tudo a força de seu corpo e ao tamanho do seu coração, mãe. Em tudo, a sua voz. Agradeço às minhas tias Rosangela, Magaly, Inês, Ivete e Ivonete, que me gestaram em seus corações como filha. Se todo homem precisa de uma mãe, eu tenho tantas que extrapolei toda sorte.

Ao meu irmão Everton Neves Lopes, pelas mágicas que fazia em nossa infância que me protegiam das dores, criando mundos para mim, dentro de um quarto. É bom saber que parte

das minhas mais valiosas memórias se guardam em dois corpos. Se um dia eu não me lembrar, só você pode lembrar por mim.

À minha melhor amiga, Letícia Leite Guilherme. São mais de 13 anos que experimento um pedaço do céu, em vida. Vinícius de Moraes procurava um amigo “para não se enlouquecer, para contar o que se viu de belo e triste durante o dia”, e eu encontrei. Ainda não enlouqueci, porque tenho você. E você tem a mim, em qualquer espaço-tempo.

Ao meu melhor amigo, Matheus Ribeiro Damazio. Não sei dizer de um momento feliz ou triste de minha vida que não tenha o som de sua voz preenchendo o espaço. Quanta sorte tem alguém quando não precisa dizer nada e quando pode dizer tudo. Temos isso entre nós. Obrigada por cuidar tão bem de mim. Espero retribuir a altura.

Agradeço à Letícia Rocha e ao Murilo Gonçalves, que, durante tantos anos, me aliviam das angústias da vida com a simplicidade da presença. Tenho por vocês um amor gigantesco. Às minhas amigas Ana Paula Gibim e Larissa das Graças, pela intimidade e segurança da nossa relação, que independe do tempo.

À minha amiga Beatriz Araújo e toda sua família linda. Saber que tenho um lugar na mesa de uma família tão especial me faz confiar no meu caminho. Aos meus amigos da comunidade Santa Rita de Cássia, onde vivi minha infância e adolescência e devo metade dos nomes presentes nesses agradecimentos. Por ter vocês, nunca consegui duvidar inteiramente da existência de Deus.

À Ana Carolina dos Santos Marques, a quem me faltam palavras de agradecimento. São poucos os corações tão grandes e dispostos a ajudar como o seu. Boa parte dessa conquista está na conta da sua inteligência e generosidade. Devo muito e me inspiro em você, minha amiga.

À Amanda Emiliana Baratelli, geógrafa e amiga genial, pelas risadas e companheirismo que me salvaram do peso do cotidiano, seja na sala da pós-graduação ou fora dela, com o tempo de qualidade que sempre oferece a mim com tanto carinho.

Agradeço à Renata Cristina Rizzon, pela sua capacidade linda de ouvir e se fazer presente em minha vida, em um ano tão desafiador. Pelo seu cuidado comigo, e pela demonstração de amizade que é poder dizer o que se pensa, sempre, muito obrigada, minha amiga.

À Janaína Silva, pela dignidade e tamanho de sua história. As noites em que te vi até tarde da noite na sala da pós-graduação me marcaram profundamente, você merece todos os seus desejos, minha amiga. Te admiro imensamente.

Ao meu amigo, companheiro de graduação e orientação Igor Sufi Adriano. Quanta inteligência cabe em um homem tão doce e gentil. Te agradeço pelas trocas que temos há tantos anos, muito além da Geografia. Agradeço também aos colegas do grupo de estudos Geojuves, pelas tardes e manhãs de conhecimento compartilhado.

As amizades que a Geografia me deu. Húrbio Rodrigues, alma gêmea do sotaque mais delicioso, das lágrimas de riso e prosas mais longas, de quem sinto falta diariamente. Gustavo Henrique, pela elegância e beleza que chegam contigo e me encantam sempre. Raisia Regala, por sua capacidade linda de unir todos os povos, que fez toda diferença para as pessoas dessa pós-graduação. Fernando Freitas, pela certeza de que sempre te encontraria nas boas risadas e momentos felizes.

Às artistas que embelezaram este trabalho com seu dom. Ana Cristina Turino, a quem chamo de tia e com quem me sento para conversar e aprendo anos em minutos. E a pequena Liz, minha prima amada, que disse que não sabia desenhar uma bicicleta “mas desenhou mesmo assim”. Ninguém nos ensina sobre a vida como as crianças.

À FCT Unesp, universidade pública e de qualidade, que enriquece de todas as formas a cidade que nasci. Lugar onde aprendi a ser melhor e conheci pessoas que me transformaram.

Por fim, à estranha fé que tenho. À Nossa Senhora Aparecida, mãe dos pequenos e oprimidos, que, caminhando a minha frente e abrindo os caminhos, insiste em não me deixar endurecer o coração. E a São Jorge, meu Santo Guerreiro, quem sinto presente em todas as batalhas, desde o meu nascimento. Penso sempre em vocês. À minha maneira, acho que isso também é rezar.

RESUMO

Entendida enquanto processo que intensifica as desigualdades socioespaciais, a fragmentação socioespacial, nas cidades médias, tem se consolidado como tendência hegemônica, alterando tanto a trama do tecido urbano quanto as interações entre os cidadãos, agora atravessados por um distanciamento crescente das classes sociais. Nesse contexto, a mobilidade cotidiana se destaca como uma dimensão privilegiada para compreender como a fragmentação e as desigualdades se manifestam no espaço urbano. Esta dissertação objetivou compreender as experiências interseccionais corporificadas de mobilidade cotidiana de mulheres com diferentes perfis socioeconômicos e espaciais, sob a lógica da fragmentação socioespacial na cidade de Presidente Prudente (SP). Partindo do entendimento de que a fragmentação afeta os sujeitos de maneira diferenciada e de que o gênero é vivenciado de forma diversa, buscou-se analisar as distintas configurações das mobilidades de mulheres na urbe, considerando os marcadores sociais que estruturam e complexificam as relações de poder. A pesquisa foi desenvolvida com mulheres trabalhadoras da área da saúde e de aplicativos de entrega e transporte de pessoas, as que se movem para trabalhar e as que trabalham se movendo. Foram utilizadas as metodologias dos percursos urbanos, *relief maps*, diários de campo e entrevistas, na intenção de acessar as espacialidades, percepções de segurança e insegurança, acessibilidades, inacessibilidades e outros fatores que moldam a experiência urbana das mulheres. A partir da análise dos dados foi perceptível como as desigualdades de gênero, classe e raça são produto-produtoras das características e qualidade da mobilidade cotidiana, bem como o papel central que o trabalho exerce em suas vidas, evidenciando que impacto da fragmentação socioespacial recai de modo distinto sobre diferentes cidadãos.

Palavras-chave: Mobilidade cotidiana. Gênero. Fragmentação socioespacial. Interseccionalidades. Presidente Prudente

ABSTRACT

Understood as a process that intensifies socio-spatial inequalities, socio-spatial fragmentation in medium-sized cities has consolidated itself as a hegemonic trend, altering both the fabric of the urban structure and the interactions among city dwellers, now marked by a growing distance between social classes. In this context, everyday mobility stands out as a privileged dimension through which to understand how fragmentation and inequalities are manifested within urban space. This dissertation aimed to comprehend the embodied, intersectional experiences of everyday mobility among women with different socio-economic and spatial profiles, under the logic of socio-spatial fragmentation in the city of Presidente Prudente (São Paulo, Brazil). Based on the understanding that fragmentation affects individuals differently, and that gender is experienced in diverse ways, the research sought to analyse the distinct configurations of women's mobilities in the city, considering the social markers that structure and complicate power relations. The study was conducted with women working in the health sector and in app-based delivery and transport services — those who move in order to work and those who work by moving. The methodologies employed included urban itineraries, relief maps, field diaries, and interviews, aiming to access the spatialities, perceptions of safety and insecurity, accessibility, inaccessibility, and other factors that shape women's urban experiences. The data analysis revealed that gender, class, and race inequalities both produce and are produced by the characteristics and quality of everyday mobility, as well as the central role that work plays in their lives, demonstrating that the impact of socio-spatial fragmentation falls unevenly upon different city dwellers.

Keywords: Everyday mobility. Gender. Socio-spatial fragmentation. Intersectionalities. Presidente Prudente.

LISTA DE SIGLAS

CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CEBRAP	Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
COFEN	Conselho Federal de Enfermagem
COVID	Corona Virus Disease
FIES	Fundo de Financiamento ao Estudante do Ensino Superior
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LGBTQIAPN+	Lésbicas, Gays, Bissexuais, Transexuais/Travestis, Queer, Intersexo, Assexuais, Pansexuais, Não-Binários
MCMV	Minha Casa Minha Vida
ONSV	Observatório Nacional de Segurança Viária
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
RENACH	Registro Nacional de Carteira de Habilitação
UPA	Unidade de Pronto Atendimento

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Esquema - A mobilidade para além dos pontos de deslocamento.....	49
Figura 2 - Localização geográfica de Presidente Prudente no Estado de São Paulo.....	58
Figura 3 - Mapa de Exclusão/Inclusão social em Pres. Prudente (Síntese) (2000 e 2010).	59
Figura 4 - Cidades Cindidas: Distribuição de renda, empreendimentos e comércio em Presidente Prudente.....	60
Figura 5 - Esquema explicativo - Descontinuidades espaço-temporais e seus impactos na mobilidade de Presidente Prudente.	63
Figura 6 - Fotografias da travessia do Percurso de Joana - Jardim Aviação e Vila Operária .	74
Figura 7 - Mapa Percurso Acompanhado de Joana	86
Figura 8 - Mapa Percurso Urbano Acompanhado de Luiza	95
Figura 9 - Nível de ocupação de pessoas com ou sem crianças, por gênero (PNAD 2022) ...	99
Figura 10 - Gráfico - Pessoas que realizam cuidados de moradores, por sexo, segundo o tipo de cuidado (%).....	101
Figura 11 - Mapa Percurso Acompanhado de Luana	103
Figura 12 - Imagem do trecho crítico de rotatórias no percurso de Gabriela.....	106
Figura 13 - Distribuição das pessoas ocupadas em cargos gerenciais, rendimento médio do trabalho principal e razão de rendimento, por sexo, segundo os grupos de atividades econômicas	109
Figura 14 - Mapa Percurso Acompanhado de Gabriela	111
Figura 16 - Mapa Síntese dos Percursos Urbanos Acompanhados	113
Figura 17 - Quadro Informativo: Perfil dos motoristas e entregadores de aplicativo	132
Figura 18 - Relief Map de Fernanda.....	134
Figura 19 - Relief Map de Beatriz	149
Figura 20 - Trecho da Estação Ferroviária de Presidente Prudente em 2016	156
Figura 21 - Trecho da Estação Ferroviária de Presidente Prudente em 2025	157
Figura 22 - Rua sem saída na Zona Leste da cidade	166
Figura 23 - Rua sem saída na Zona Leste da cidade	166
Figura 24 - Mapa de Localização dos bairros/zonas citadas como locais de insegurança pelas motoristas de aplicativo de entrega e transporte de pessoas.....	168

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Apresentação geral dos perfis das participantes	25
Quadro 2 - Quadro Informativo do Percorso Urbano de Joana, Realizado na Vila Operária. 87	
Quadro 3 - Quadro Informativo do Percorso Urbano de Luiza, Realizado no Jardim Aviação	96
Quadro 4 - Quadro Informativo do Percorso Urbano de Luana, Realizado no Residencial Santo Expedito I	104
Quadro 5 - Quadro Informativo do Percorso Urbano de Gabriela, Realizado no Jardim Maracanã	112

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	5
CAPÍTULO I – O caminho se faz caminhando? Trajetórias de pesquisa	10
1.1 Escrevo aquilo que vou ser por ser daqui.	12
1.2 Metodologias de escuta das sujeitas sociais.	16
1.3 Conhecendo as participantes da pesquisa – Perfil geral	24
CAPÍTULO II – Cotidiano: O espaço-tempo dos corpos e ritmos.	30
2.1 Quando o “onde” e o “quando” colidem	31
2.2 O Corpo – da Arte à Geografia.....	35
2.3 O corpo ritmado e generificado: interseccionalidades nos estudos geográficos	38
CAPÍTULO III – Mobilidade, Gênero e Produção Generificada da Cidade	45
3.1 Mobilidade cotidiana: perspectivas teóricas.....	47
3.2 O processo de fragmentação socioespacial: do contexto metropolitano às cidades média.....	52
3.3 O caso de Presidente Prudente.....	57
3.4 Fragmentação socioespacial, mobilidade cotidiana e gênero	63
CAPÍTULO IV – As mobilidades urbanas de mulheres na cidade de Presidente Prudente (SP)	71
4.1 Mulheres que se movem para trabalhar – Os percursos urbanos acompanhados.....	72
4.1.1 Percurso acompanhado de Joana	72
4.1.2 Percurso acompanhado de Luiza	88
4.1.3 Percurso acompanhado de Luana	97
4.1.4 Percurso acompanhado de Gabriela	105
4.2 Síntese dos percursos urbanos acompanhados	114
4.3 Mulheres que trabalham se movendo: As trabalhadoras de aplicativo de transporte e entrega.....	116
4.3.1 “Era criança de rua” - Entrevista e <i>Relief Map</i> de Fernanda	116
4.3.2 “Eu não me recordo com muita dificuldade, porque era divertido andar de ônibus” – Entrevista e <i>Relief Map</i> de Beatriz	136
4.3.3 “A cidade é de todos e eu vou circular pela cidade” Entrevista com Rose	152
4.4. Síntese das entrevistas e relief maps	168
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	171
REFERÊNCIAS	175

Banho de Mar – Clarice Lispector

Meu pai acreditava que todos os anos se devia fazer uma cura de banhos de mar. E nunca fui tão feliz quanto naquelas temporadas de banhos em Olinda, Recife. Meu pai também acreditava que o banho de mar salutar era o tomado antes do sol nascer. Como explicar o que eu sentia de presente inaudito em sair de casa de madrugada e pegar o bonde vazio que nos levaria para Olinda ainda na escuridão? De noite eu ia dormir, mas o coração se mantinha acordado, em expectativa. E de puro alvoroço, eu acordava às quatro e pouco da madrugada e despertava o resto da família. Vestíamos depressa e saíamos em jejum. Porque meu pai acreditava que assim devia ser: em jejum. Saíamos por uma rua toda escura, recebendo a brisa da pré-madrugada. E esperávamos o bonde. Até que lá de longe ouvíamos o seu barulho se aproximando. Eu me sentava bem na ponta do banco: e minha felicidade começava. Atravessar a cidade escura me dava algo que jamais tive de novo. No bonde mesmo o tempo começava a clarear e uma luz trêmula de sol escondido nos banhava e banhava o mundo. Eu olhava tudo: as poucas pessoas na rua, a passagem pelo campo com os bichos-de-pé: “Olhe um porco de verdade!” gritei uma vez, e a frase de deslumbramento ficou sendo uma das brincadeiras de minha família, que de vez em quando me dizia rindo: “Olhe um porco de verdade.” Passávamos por cavalos belos que esperavam de pé pelo amanhecer. Eu não sei da infância alheia. Mas essa viagem diária me tornava uma criança completa de alegria. E me serviu como promessa de felicidade para o futuro. Minha capacidade de ser feliz se revelava. Eu me agarrava, dentro de uma infância muito infeliz, a essa ilha encantada que era a viagem diária. No bonde mesmo começava a amanhecer. Meu coração batia forte ao nos aproximarmos de Olinda (...)



INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como propósito compreender as experiências interseccionais corporificadas de mobilidade cotidiana de mulheres de diferentes perfis socioeconômicos e espaciais, sob a lógica da fragmentação socioespacial, na cidade de Presidente Prudente (SP). A expansão urbana, marcada por sua descontinuidade, tem aprofundado o distanciamento entre classes sociais, intensificando desigualdades já existentes, como a segregação urbana — agora somada à autosegregação —, além da privatização do lazer e do consumo, e da distribuição desigual de equipamentos públicos voltados ao lazer. Esses elementos compõem a lógica da fragmentação socioespacial, que se expressa em várias, se não em todas, as dimensões da vida cotidiana, especialmente nas práticas espaciais dos cidadãos

Tais práticas são entendidas aqui como diversas e múltiplas, sendo abordadas a partir das interseccionalidades que compõem os sujeitos. A pesquisa busca, portanto, compreender as contradições que se expressam no espaço urbano e por meio dele, observando como diferentes mulheres experienciam a cidade de Presidente Prudente em sua cotidianidade. Pretende-se verificar se essas práticas reforçam as divisões e rupturas urbanas, confirmando o processo fragmentário ou se, ao contrário, podem tensioná-lo ou subvertê-lo por meio de seus deslocamentos. Com isso, a pesquisa se concentra na experiência de mulheres trabalhadoras da área da saúde e de mulheres que atuam por meio de aplicativos de transporte privado e delivery, com a intenção de analisar as dimensões do trabalho e da mobilidade, junto à experiência generificada do espaço urbano.

Num contexto urbano complexo e dinâmico, a fragmentação pode ser entendida, ela mesma, como um conceito em movimento — polissêmico e multidimensional —, capaz de englobar processos anteriores, como a segregação e a autosegregação. Trata-se, portanto, de um processo que, conforme argumenta Sposito (2020), é articulado e contraditório. Estudos recentes sobre transformações urbanas (Sposito et al., 2023) apontam para a necessidade de revisão do conhecido par centro-periferia, uma vez que a cidade assume uma morfologia cada vez mais fractal, marcada por rupturas em sua organização social e espacial. Rupturas essas que, há alguns anos, já se fazem concretas nas metrópoles e que, atualmente, estariam se manifestando também nas cidades médias, como Presidente Prudente. De acordo com Morcuende (2021), a problemática dessa nova configuração de cidade se dá pela representação do enfraquecimento de certa unidade urbana anteriormente percebida, resultando em um espaço

marcado por complexidade crescente e acirramento das desigualdades, vividas de forma intensa nas práticas cotidianas dos sujeitos urbanos.

Diante da trama intrincada produzida pela fragmentação, os caminhos para sua compreensão tornam-se igualmente complexos e variados, exigindo a articulação de múltiplas escalas e processos. Assim, uma das abordagens possíveis é a análise a partir das mobilidades cotidianas, sobre a qual nos debruçamos neste estudo. Assim como a fragmentação, o conceito de mobilidade também é polissêmico, sendo influenciado por fatores como escala, tempo e forma de deslocamento — embora essas distintas mobilidades possam se interrelacionar (Legroux, 2021).

Como iremos destacar ao longo do trabalho, são muitas as mobilidades possíveis nas análises. Contudo, nosso estudo toma como foco a mobilidade cotidiana, dentro do espaço urbano, que se apresenta como essencial para a compreensão das práticas espaciais. Por estar ancorada nos deslocamentos diários dos indivíduos, ela funciona como um indicador das desigualdades sociais e permite observar o grau de fragmentação socioespacial. Como aponta Legroux (2021), esse tipo de mobilidade pode representar, por um lado, uma forma de resistência às desigualdades — ao proporcionar maior acesso e circulação —, ou, por outro, evidenciar formas de opressão vivenciadas por determinados grupos sociais, que se veem impedidos ou limitados em seus deslocamentos devido a barreiras estruturais, físicas e simbólicas.

A partir disso, o cotidiano assume um papel central nos estudos geográficos, pois é nele que se manifestam as relações sociais e os símbolos que ajudam a decifrar as contradições, tensões, aproximações e distanciamentos vividos nas cidades. Esses aspectos, muitas vezes, escapam às análises que se concentram apenas na dimensão material do espaço urbano, mas são igualmente fundamentais para sua constituição, juntamente às dinâmicas concretas que moldam o ambiente urbano. Associada ao cotidiano, entendemos que a principal característica da mobilidade está em sua não neutralidade: trata-se de uma prática heterogênea, atravessada por relações de poder, contextos e condições socioespaciais específicas (Jirón; Gómez, 2018). É esse entendimento que nos conduz à problemática do gênero, vivenciado de formas distintas no espaço urbano.

Falo agora em primeira pessoa para expor brevemente como a problemática da pesquisa se estruturou até alcançar esta dissertação. É um caso, em específico, de meu Trabalho de Conclusão de Curso que me leva a ter o impulso de pesquisar o assunto, no esforço de trazer

para o âmbito da ciência aquilo que partilhei a vida toda com Gabi — uma jovem entrevistada, que foi quem me deu o depoimento responsável pelo estímulo ao qual me refiro.

Gabi, na época com seus dezesseis anos de idade e moradora do município de Álvares Machado, vizinho de Presidente Prudente, era estudante de uma escola situada no centro da cidade prudentina, privilegiada pela proximidade com diversos pontos de ônibus, por estar a poucos minutos da praça central, local de maior concentração de paradas do transporte público. Todos os dias, ela se deslocava de Álvares Machado para o centro de Presidente Prudente, em uma única linha de ônibus que operava nesse itinerário. Para Gabi, a localização vantajosa de sua escola contrastava com o desafio de ocupar um corpo vulnerabilizado, tanto pelo gênero quanto pela idade.

Após um episódio de assédio que viveu por volta dos seus treze anos, esperando o transporte para retornar à sua casa, Gabi alterou seu trajeto completamente, passando a realizar uma caminhada que acrescentava vinte minutos ao seu percurso — unicamente para tomar a condução em um outro ponto que lhe oferecia a sensação de proteção causada pela presença de outros estudantes. Dentre muitos fatores que me despertaram a atenção no relato, um dos maiores foi a origem da tomada dessa decisão que, segundo Gabi, não foi um pedido da família, mas uma atitude exclusiva dela, aos treze anos de idade, como um instinto de sobrevivência.

Nesse relato, gênero e mobilidade urbana constituem dimensões interligadas e inseparáveis. A limitação do transporte público em atender de forma integrada toda a malha urbana, assim como em conectar eficazmente municípios vizinhos que compartilham forte relação territorial, como Presidente Prudente e Álvares Machado, impactou diretamente a vivência de cidade de Gabi, desde muito jovem. Os deslocamentos cotidianos passaram a ser reorganizados não apenas com base na praticidade, mas, sobretudo, na percepção de segurança. Assim, a escolha de uma rota ou ponto de ônibus não se limita ao objetivo de embarcar em um transporte, mas envolve estratégias de proteção na escala do corpo.

Por essa perspectiva, o fator gênero exerce influência significativa sobre a forma como diferentes sujeitos experienciam a cidade e os processos socioespaciais que a constituem. Para as mulheres, em particular, o medo e o sentimento de vulnerabilidade - resultados de uma estrutura social historicamente patriarcal - podem limitar a apropriação plena dos espaços urbanos. Essa condição impõe uma constante reconfiguração de rotas e práticas espaciais, em uma tentativa contínua de preservar a própria segurança e garantir a sobrevivência no cotidiano urbano.

A história de Gabi encontrou-se com a minha e fez com que aquele dado de pesquisa me despertasse um interesse maior, pelo significado em mim provocado. Para debater a questão na monografia, fui à procura de bibliografias que tratassem da temática da mobilidade e do gênero, e da experiência corporificada de viver nas cidades. Na época, recordo de ter notado não só uma certa ausência de textos sobre o tema na Geografia brasileira, com grandes referências principalmente anglo-saxãs e/ou de urbanistas, mas também percebido como as publicações eram relativamente recentes, mostrando que o debate ainda estava sendo construído.

Assim, por sentir que havia uma lacuna na análise da mobilidade e gênero para além da segurança e insegurança, escrevo o projeto de mestrado, que resultou na presente pesquisa, em que tracei como principal objetivo compreender as experiências interseccionais corporificadas de mobilidade cotidiana de mulheres de diferentes perfis socioeconômicos e espaciais, sob a lógica da fragmentação socioespacial na cidade de Presidente Prudente (SP). Este objetivo geral se desdobrou em três objetivos específicos, quais sejam: a. compreender a implicação das diferenças corpóreas nas experiências de mobilidade feminina relatadas pelas mulheres; b. conhecer os percursos, os meios de deslocamento, bem como os limites e as estratégias para exercer a mobilidade urbana, retratados pelas mulheres; c. entender como a mobilidade de mulheres em Presidente Prudente pode contribuir com a leitura da fragmentação socioespacial - processo que também pode ser situado como parte da construção de mundo do patriarcado heterossexual.

Isto posto, o trabalho que se segue será dividido em quatro capítulos. No capítulo I, logo no primeiro subcapítulo, a introdução será aprofundada, na intenção de apresentar tanto a pesquisa quanto a pesquisadora, por compreender que falar de quem investiga é tão importante quanto dizer do objeto e metodologias de investigação, percorrendo o caminho que situa o/a pesquisadora no espaço-tempo e justifica as escolhas do trabalho. Entendemos essa ação enquanto decisões intencionais que não fazem perder o rigor científico quando assumida sua parcialidade, pelo contrário, atribui ao trabalho legitimidade. Dessa forma, o primeiro subcapítulo, intitulado “Escrevo aquilo que vou ser por ser daqui”, é escrito inteiramente em primeira pessoa. Ainda no primeiro capítulo, serão apresentadas as metodologias escolhidas para responder as problemáticas do trabalho, justificando a escolha de cada uma e sua importância para a pesquisa. Por fim, apresentamos as sete mulheres participantes da pesquisa, como se deu o contato com elas e seus perfis, que serão detalhados na discussão dos resultados. Adiantamos que, ao todo, contamos com sete colaboradoras, divididas entre trabalhadoras da

saúde, com quem realizamos os percursos urbanos acompanhados, e as motoristas de aplicativo, que nos ofereceram as entrevistas.

Partimos então para o segundo capítulo que é dedicado à construção do referencial teórico com foco na relação entre tempo, espaço e vida cotidiana — três dimensões substanciais para esta pesquisa, que se preocupa com a mobilidade analisada à luz das experiências cotidianas das participantes. Faremos a articulação das obras bibliográficas que nos oferecem o argumento da importância da temporalidade nos estudos geográficos, para chegarmos até o campo do cotidiano como chave analítica. Por essa trajetória, iremos conduzir o capítulo até a escala do corpo, na sua interação com o espaço urbano. Tomamos essa direção teórica como a base necessária para chegar até a reflexão sobre um dos pilares conceituais da dissertação: o gênero, suas interseccionalidades e seu papel na produção social e espacial da cidade.

No terceiro capítulo, estará o desenvolvimento do conceito de mobilidade, mais especificamente, a mobilidade cotidiana, conceito que adotamos nesta pesquisa, discutido a partir do arcabouço teórico. Nele, o objetivo será o aprofundamento dos estudos de mobilidade para além do deslocamento entre os pontos, compreendendo a mobilidade enquanto aspecto central para acessar o processo de fragmentação socioespacial, que se manifesta na cidade de Presidente Prudente/SP. Por isso, nesse mesmo capítulo, estará o tópico centrado na conceitualização e contextualização do processo de fragmentação socioespacial, para, ao final, pensarmos como, em contextos urbanos marcados pela fragmentação, as mobilidades são vividas de maneira diferenciada entre os gêneros.

Encerrando o percurso da dissertação, o Capítulo IV será responsável por apresentar e interpretar os resultados empíricos da pesquisa. Nesse mesmo capítulo, iremos tratar dos aspectos que emergiram com força durante os campos de pesquisa e tornaram-se basilares no entendimento da experiência de cidade das participantes, dimensões como o cuidado, o trabalho, e os marcadores sociais como raça e sexualidade.

CAPÍTULO I – O caminho se faz caminhando? Trajetórias de pesquisa

Interior

*Por ser daqui, conheço as ruas e calçadas
Conheço o interior das casas
E o interior de quem vive dentro das casas
E o interior do interior*

*Conheço histórias que há milênios são contadas
Outras que foram apagadas
Conheço histórias que ainda estão encasuladas
Só esperando acontecer*

Recolho as impressões

Curo desilusões

E faço algum refrão das coisas que vivi

Concentro as emoções

Miro nos corações

E canto aquilo que eu vou ser por ser daqui

*Por ser daqui, conheço as frases e as pausas
Entendo todas as piadas
Sei distinguir um pôr do Sol de uma alvorada
Dia de chuva sei prever*

*Posso dizer com precisão se o trem se atrasa
Eu posso entrar, que eu sou de casa
E quando me entristeço porque a vida passa
Eu lembro do que vai nascer*

(5 A SECO. *Interior*. In: Pausa. São Paulo, 2024)



1.1 Escrevo aquilo que vou ser por ser daqui.

Lembro-me da primeira vez que li um texto acadêmico em que a autora escrevia em primeira pessoa. Aquilo, por ser novo, me causou estranhamento. Fui provocada pela estranheza em que acabei encontrando certo encanto. Eu devia estar no final do primeiro ano da graduação em Geografia, que iniciei em 2018, e quase todos os artigos escapavam da primeira pessoa do singular. Em uma aula da disciplina intitulada “Geografia e Gêneros de Texto”, o professor Raul Borges Guimarães nos diz que é necessário “dar nome aos bois”, dizer quem são, e mais ainda, quem somos. Por alguma razão, nunca me esqueci daquilo.

A questão é que, apesar da real beleza e verdade presentes nesse discurso, o privilégio da legitimação do “eu” afirmando algo recaiu, desde muito tempo, sobre um seletivo grupo dentro das ciências. A noção mais concreta disso me foi apresentada um tempo depois, quando me deparei com a perspectiva das Geografias Feministas e sua corajosa contribuição de estremecer a premissa maior da ciência até então conhecida: a universalidade. Estremecer este princípio foi, para mim, o que podia haver de mais geográfico, por ser o espaço em si inteiramente embebido na complexidade do diverso, portanto, feito de particularidades.

A tentativa da ciência de imitar, de certa forma, a natureza, que seria imutável e repleta de modelos, portanto “perfeita”, é questionada por Löwy (2000), abrindo frestas largas para que sujeitos até então tratados como meros objetos pudessem assumir nova posição no campo das ciências. A mudança nesse paradigma confere um avanço enorme para o fazer científico, uma vez que estar na ciência é adentrar um “jogo de poder em que as teorias e conceitos legitimados criam as possibilidades de interpretar a realidade.” (Silva; Ornat e Chimin Junior, 2016, p. 14), ou seja, quando novos agentes entram em cena para, agora, interpretar a realidade como sujeitos ativos, novas realidades são escritas. Por essa razão é que a situacionalidade e posicionalidade são tão caras a nós, pois foi na ausência delas que metade da humanidade foi excluída da geografia humana, o que ocorreu de forma naturalizada, pela incompreensão do conhecimento enquanto “um construto social” (Monk e Hanson, p. 32).

Foi Donna Haraway (1995) que, falando em primeira pessoa, me provocou estranheza e admiração. Sendo talvez um dos textos mais referenciados para amparar tais pensamentos, Haraway fala do dilema da objetividade científica e de como a pesquisa feminista acaba sendo posta no campo da parcialidade e relativismo, sempre desfavorecida de credibilidade científica. Seu argumento vai na contramão disso, ao defender que situar os saberes e contextualizá-los

não só não desqualifica o conhecimento, como, na realidade, atribui validade, trazendo à superfície as relações de poder em que estão constituídos os saberes, reconhecendo sua parcialidade sem desistir de participar do diálogo entre diferentes posições. Na verdade, para a autora, apenas a visão parcial garante objetividade científica, rompendo, portanto, com a visão da ciência branca, masculina e europeia, imagem e semelhança de um Deus onipotente, que tudo vê, mas que nunca é visto e que fala de todos os lugares a partir de lugar nenhum.

Há interesse no fazer científico. Tal premissa é uma afirmação estruturante para as pesquisas interessadas nos sujeitos que, outrora, foram deixados de lado nos estudos científicos e que, durante muitas décadas, não só construíram o espaço geográfico, mas fizeram dele dimensão de ação subversiva, de rompimento e libertação, para além do olhar pessimista do determinismo, ao qual nos recusamos ceder. Afirmar a existência de um interesse é, portanto, balançar o pensamento insustentável da neutralidade e parcialidade.

É por isso que, desde o meu Trabalho de Conclusão de Curso, faço o esforço de antes de tudo situar-me na pesquisa, falar do antes para que se entenda o agora, por compreender a vida como uma interconexão de eventos que, aparentemente triviais, se encontram e criam os contextos possíveis. Sem dúvida, minha trajetória acadêmica é substancial a este trabalho, mas existem, antes, outras pedras angulares que sustentam o porquê escrevo. Antes de ser geógrafa e professora de Geografia, sou uma mulher branca, parte da comunidade LGBTQIAPN+ e da classe trabalhadora, nascida e criada no interior do estado de São Paulo, na cidade em que se deu a pesquisa, Presidente Prudente, e é assim que me situo no mundo. Se Frei Betto estava correto e realmente “a cabeça pensa onde os pés pisam”, é preciso que se diga também de quem são os pés, como e onde caminham. São essas as bases do pensamento feminista que invadiu a ciência geográfica e trouxe a luz do contexto, do corpo e da parcialidade, ofertando à geografia uma complexidade ainda maior, que já se fazia urgente.

Falo então da infância vivida nos anos 2000, em uma cidade média do interior, fato da vida que constitui parte de quem sou. Lembro-me dos sons e da quentura da rua, em uma cidade conhecida pelo seu calor. Lembro-me da textura do asfalto que, por vezes, encontrava minha pele deixando cicatrizes que carrego amorosamente até hoje. Uma enorme liberdade, que ainda hoje confundo com sonho. Era uma infância feliz, cheia de movimento, como devia e deve ser. Quando busco em minhas memórias, encontro dificuldade em lembrar do nome de outra menina que não fosse da escola, porque, depois da escola, o que eu queria era a rua, e na rua éramos os meninos e eu, sempre. Gostava de tudo que era rápido, perigoso e fora de casa. Tudo o que eu

gostava, os meninos gostavam muito também. Parecia que minha casa, às vezes, era pequena demais. Não via sentido em andar se eu podia correr, coisa que aborrecia minha mãe, igual voltar para casa depois do sol se pôr. Aliás, uma das primeiras coisas que minha mãe e eu tivemos em comum foi a cidade.

Nascemos e crescemos no mesmo lugar, onde hoje ela envelhece e eu também. É recente minha mãe se referir ao centro da cidade como “centro”, já que em 1961 o que hoje é uma área central e altamente valorizada de Presidente Prudente, antes jorrava água de mina, que meu avô usava para lavar as verduras da plantação e alimentar seus nove filhos. O centro atual era a “cidade” para minha mãe. Por sermos nós duas daqui minha memória funciona diferente. Estranhamente, tenho lembranças de um passado antes mesmo de mim. É como uma transferência de memória. Lembro-me de coisas que não vivi, mas que sei, porque têm a voz de minha mãe. Lembro dos assédios horríveis vividos por ela no caminho do trabalho, quando ela ainda era moça solteira e eu era ninguém, e lembro de sua infância feliz, onde a única abundância eram a terra e seus oito irmãos. Hoje, onde um dia foi o casebre em que minha avó pariu seus nove filhos, é um enorme prédio da construtora e incorporadora Mampei Funada.

Mudo de casa logo no fim da infância. Em uma rua movimentada, as práticas mudam, os lugares de sociabilidade também, e as relações que posteriormente se encontraram para me levar até a Geografia começam a ser tecidas agora em outro espaço, uma igreja católica que recebe o nome de Santa Rita, a “santa das causas impossíveis”. Recordo-me de algo que sempre me interessou nos escritos bíblicos: o movimento e o caminho. Na bíblia, o protagonista do Novo Testamento, Jesus Cristo, usa diversas vezes a palavra-orderm “vai!”. Depois de defender uma mulher do apedrejamento por adultério, Jesus ordena que ela “vá” e não peque mais. A mesma coisa faz com um enfermo, curando-o e mandando que se levante e “ande”. Tentando entender a repetição dessa palavra tantas vezes, me disseram que a metáfora que traziam tais passagens se referia ao valor do caminho em nossas vidas, que o que importava, de fato, era o que acontecia no “entre”, que o caminho se fazia caminhando. Aquilo que mora entre a saída e a chegada é o que expressa a vida. Conto isso pois acho que, no fundo, este trabalho também bebeu dessa fonte.

Por fim, é por conta de todos os encontros que chego à Graduação em Geografia, no ano de 2018, por influência de dois amigos da igreja, geógrafos antes de mim. É na graduação que passo a ser capaz de espacializar noções que já estavam presentes em meus ideais, antes mesmo da universidade, como o feminismo, e conhecendo novas perspectivas dos movimentos de

libertação dos sujeitos, compreendendo a dimensão espacial dos fenômenos como peça-chave do processo de opressão e, conseqüentemente, libertação.

No primeiro ano da graduação, através do contato com o prof. Dr. Nécio Turra Neto, ingresso no Programa de Iniciação à Docência (PIBID), no ano de 2018 e 2019, que julgo ter sido talvez o mais importante momento, pois foi o começo de tudo. Dos campos de estudos mais recentes da Geografia faz parte a Geografia das Juventudes, e é por esse ponto que começo minha vida na pesquisa, tendo contato com jovens estudantes e vendo no chão da escola pública os dilemas, resistências, práticas de sociabilidade e potencialidades que pulsavam naquele espaço cheio de vida.

No início do ano de 2020, termina o PIBID, que considero o projeto responsável por me iniciar no mundo da pesquisa em Geografia, que acabei dando continuidade com o Projeto de Iniciação Científica (PIBIC), debruçando-me ainda sobre a temática das juventudes e escola, agora com a dimensão urbana mais inserida. Como comentado na introdução, é deste projeto que nasce meu Trabalho de Conclusão de Curso e, conseqüentemente, esta dissertação.

A pesquisa da iniciação científica foi conduzida na cidade de Presidente Prudente – SP, com o apoio fundamental da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), e integrou o projeto FragUrb¹, assim como a presente pesquisa. De modo geral, o objetivo principal da iniciação científica foi analisar a dinâmica da fragmentação socioespacial, tomando como base as vivências de jovens empobrecidos estudantes da escola pública, vinculados a coletivos ou culturas juvenis. Entretanto, o ano de 2020 é também aquele que marca um dos maiores acontecimentos do século XXI, a chegada da pandemia da COVID-19 e nosso completo isolamento social, as semanas que duraram anos, e a imposição de novas maneiras de se fazer pesquisa.

Com isso, realizo minha monografia toda de dentro do meu quarto, assim como fizeram tantos outros pesquisadores naqueles terríveis anos de angústia e escassez de vida. Penso que ali já se estabeleceu para mim um dilema de mobilidade, quando eu estava em todos os lugares e em lugar nenhum, ao mesmo tempo, algo que ainda hoje processo o impacto e grandeza da afetação causadas em meu corpo e mente. Entrevistando os jovens e os professores remotamente, concluo, com a ajuda do meu orientador, um trabalho pelo qual nutro muito

¹ Projeto “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos e formas FragUrb” – Processo 18/07701-8 (FAPESP).

carinho, não só pelas dificuldades impostas e pelas perguntas respondidas, mas primordialmente pelas lacunas deixadas, que me trouxeram até aqui.

Passo a entender o conceito de Fragmentação Socioespacial a partir dessa pesquisa e, por habitar um corpo de mulher cisgênero, evidentemente já havia entendido que era impossível desassociar cidade da experiência de gênero. Ainda assim, por existir em um corpo oprimido, mas que goza de privilégios de cor, é no contato com os movimentos feministas que a noção de intersecção das opressões vai se consolidando em mim ao longo da vida, percebendo as experiências como plurais, complexas e intrinsecamente espacializadas. Todo o relato desse trajeto expõe a problemática da pesquisa que se segue, mas também justifica os incômodos sentidos tanto no plano do trabalho científico e acadêmico, como na escala da vida cotidiana pessoal pela experiência de cidade vivida, motor principal do que escrevo por ser daqui.

1.2 Metodologias de escuta das sujeitas sociais.

Em seu livro “Se a cidade fosse nossa: racismos, falocentrismos e opressões nas cidades”, que será outras vezes mencionado neste trabalho, Joice Berth (2023, p. 32) se apoia em Saskia Sassen para defender a urgência de se “desestabilizar conceitos estáveis”, uma vez que a história, em sua inerente mutação, embaraça e complexifica a realidade, ao ponto de que precisamos de novas palavras para dar conta de sua imensidão. A partir do pensamento das duas autoras, acrescento aqui não apenas a emergência de novos conceitos, mas as metodologias, as formas de apreender a realidade e de se chegar aos sujeitos, sem transformá-los em objetos descontextualizados, mas buscando trazer a situacionalidade em um espaço-tempo que é articulado e enredado. Evidentemente, apesar de sua beleza e indispensabilidade teórica - e mais ainda prática - essa tarefa é dura, e sempre permeada pela realidade da pesquisa, que nunca é simples.

Sendo assim, a metodologia da pesquisa não surge do nada, mas a partir da ânsia da pesquisadora em responder o problema posto na pesquisa, e o que emerge como resultado é o discurso possível, que “não são definitivos, mas tão somente aqueles que ganharam condições de emergência no percurso da pesquisa. São mais contingentes e parciais do que pensava certa concepção de ciência, que buscava objetividade científica.” (Turra Neto, p. 343). Portanto, não só os temas são eleitos de modo consciente e intencional, mas também os caminhos metodológicos (Silva, 2009). Isto posto, disserto a seguir sobre as metodologias utilizadas na

presente pesquisa, pensando no que fora proposto inicialmente e pontuando as rotas que tiveram de ser recalculadas no trajeto, a partir dos entraves e desafios de toda real pesquisa.

Evidentemente, partimos do levantamento bibliográfico, importante momento da pesquisa em que foram levantadas as autoras e autores preocupados com os temas sobre os quais a pesquisa se debruçou, separando-os por assuntos e investigando a potencialidade das obras para construir o trabalho, tendo continuidade durante todo o percurso. Junto disso, o diário de campo constituiu importante documento de registro, não só durante o contato com as participantes, mas no meu próprio cotidiano, a partir das experiências vividas enquanto moradora da cidade. Portanto, os diários de campo eram escritos não só nos momentos dos percursos acompanhados ou nos dias das entrevistas, mas em minha cotidianidade, nos momentos em que experienciava a cidade e uma aparente trivialidade do dia despontava enquanto observação, seja dentro do transporte público em um trajeto para a universidade, utilizando o transporte por aplicativo, ou simplesmente caminhando pelas ruas, com um olhar atento aos ritmos e movimentos que pulsavam nas situações.

Antes do contato com as sujeitas participantes da pesquisa, era imprescindível para nós a aprovação do projeto no Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da FCT/Unesp, que foi submetido e aprovado sob o número do Certificado de Apresentação de Apreciação Ética (CAAE) 80406224.2.0000.5402. Garantindo a consciência da participação, a seguridade mútua entre pesquisadora e colaboradora, a aprovação foi o que nos deu o aporte para a realização das metodologias inicialmente pensadas, sendo então as entrevistas, os percursos urbanos acompanhados e o relief maps.

Na construção do projeto, o contato inicial com as possíveis participantes da pesquisa foi pensado para ser intermediado pelas instituições e locais de trabalho, no entanto, durante o fazer da pesquisa, percebemos que a maneira mais eficaz seria por contatos diretos, previamente estabelecidos por redes de relações, sem prejuízo ético, uma vez que a pesquisa não se daria no interior do local de trabalho das participantes. Tendo o aceite do CEP, passei a estabelecer os contatos a partir daquelas mulheres que já conhecia e que se encaixavam nos perfis propostos, nesse momento, as redes de amizade foram importantes para começar.

A frente de trabalho se dividiu em duas, mulheres que trabalhassem em instituições de saúde - para que um padrão de horário de deslocamento fosse estabelecido, nesse caso, a troca de plantão - e mulheres trabalhadoras de aplicativo de delivery e serviço de transporte por aplicativo. Abrimos aqui um parêntese para justificar tal escolha do perfil das participantes e

sua diversidade, isto partiu do interesse em investigar não apenas o deslocamento para o trabalho, expresso neste trabalho pela figura das mulheres trabalhadoras da saúde, mas aquelas que fazem do deslocamento em si a sua fonte de renda, portanto, não exclusivamente as sujeitas que se movem para trabalhar, mas também as que trabalham movendo-se, nas entregas e no transporte de pessoas.

A partir disso, com as mulheres trabalhadoras da saúde lançamos mão da metodologia dos percursos urbanos acompanhados, enquanto com as mulheres trabalhadoras de aplicativos foram realizadas as entrevistas e relief maps, devido a impossibilidade de acompanhá-las durante o deslocamento casa-trabalho-casa, uma vez que era o próprio movimento/deslocamento o que constituía o trabalho dessas participantes.

No que diz respeito a metodologia dos “percursos urbanos acompanhados”, ou “percursos acompanhados casa-trabalho-casa”, esta teve centralidade na pesquisa, dada a relevância que tem este tipo de deslocamento no cotidiano dos cidadãos e cidadãs. Esta metodologia procura captar as “práticas espaciais, as motivações, e de forma mais específica, os modos de enfrentar a mobilidade na cidade por meio do acompanhamento e do registro.” (Jesus; Catelan e Calixto, 2022).

Como argumentam Novack, Catelan e Sposito (2024), vale ressaltar que a metodologia não tem a pretensão de compreender o cotidiano como um todo, mas sim um *frame* da vida cotidiana em sua interação com a cidade, podendo oferecer a análise do deslocamento e mobilidade para além dos serviços de transporte em si, dando enfoque também para a dimensão do trabalho na vida das pessoas. São os movimentos, as pausas, as maneiras e os porquês de tais caminhos que interessam, não só a duração ou distância, que evidentemente não ficam de fora, como dissertaremos mais à frente.

Para melhor elucidar, a metodologia se deu da seguinte forma: estabelecido o contato com as participantes, foi marcado um dia de encontro para acompanhar os percursos que realizam diariamente, partindo de seu local de residência para seu trabalho e, posteriormente, o caminho de volta, de seu trabalho para sua residência. O horário e dia foram definidos em conjunto previamente, tendo em mente, conforme apontam Bastazini e Catelan (2023, p. 07), a menor interferência possível na rotina habitual das participantes. Portanto, chegar antes do horário de saída das trabalhadoras foi imprescindível, para não provocar nenhum atraso.

O planejamento é primordial, desde a garantia do dinheiro para as despesas de transporte, até a adequação dos dispositivos de registro de rastreamento. O percurso não se confunde com uma entrevista roteirizada, todavia, é interessante que haja algumas perguntas básicas a serem feitas durante o trajeto, no caso desta pesquisa, três perguntas foram estruturadas, sendo o tempo de moradia no local, o tempo de trabalho no emprego atual, e as percepções sobre a condição/qualidade da mobilidade, seja no quesito da sensação de segurança, como a situação do transporte na cidade, salientamos aqui a flexibilidade das perguntas, que foram ajustadas às particularidades das participantes e às condições impostas pelo percurso que nem sempre permitia constante diálogo.

No que tange ao registro e documentação do trajeto, foram realizados por meio dos dispositivos de rastreamento que partiram desde o início até o final do percurso, com a devida autorização das participantes. Assim, foram utilizados softwares com a tecnologia do GPS, neste caso o aplicativo Strava, através de um smartphone, que junto ao trajeto registrava também o áudio do deslocamento, que complementa a metodologia. Antes do início de todo percurso, as participantes confirmavam o aceite na participação da pesquisa, por meio do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Paralelamente, destaca-se a relevância de capturar aspectos que vão além do alcance das tecnologias empregadas, sendo os símbolos, as dimensões imateriais e as dinâmicas socioespaciais presentes nos deslocamentos.

Por essa razão, os registros pós-percursos feitos em diário de campo foram essenciais para documentar o que, por alguma razão, não foi capturado por áudio ou GPS, muito devido aos sons da paisagem, que acabaram se sobrepondo à gravação e dificultando a transcrição posterior - o que ocorreu em alguns momentos. Desse modo, assim que se encerrava o percurso, o diário de campo era escrito, com o máximo possível de detalhamento. Nele realizei o esforço da descrição, mas também de registrar algumas impressões sensíveis, que julgo integrar o fazer científico. Entendendo os resultados dessa metodologia não como o produto final, mas como ferramenta de análise. Por meio dela, foram gerados mapas que representam os trajetos, que serão apresentados posteriormente, bem como foram transcritos os áudios gravados, dando maior significância ao mapa.

Como dito anteriormente, a impossibilidade de realizar o percurso acompanhado com trabalhadoras de aplicativo nos levou a lançar mão das entrevistas semi-estruturadas e Relief Maps. Falamos primeiro sobre as entrevistas. Neste trabalho, o modelo de entrevista escolhido foi o semiestruturado que, conforme descrito por Triviños (1987), caracteriza-se como um

modelo de entrevista que busca atingir objetivos específicos por meio de perguntas previamente elaboradas pela entrevistadora. Seu formato semiaberto possibilita que novas questões sejam incluídas ao longo da conversa. Esse dinamismo permite que a entrevistada assuma um papel ativo como colaborador da pesquisa, enquanto a entrevistadora mantém a flexibilidade de introduzir perguntas adicionais que considere relevantes.

Na pesquisa qualitativa, mesmo que não seja a única metodologia possível, é tradição o uso das entrevistas, uma vez que a oralidade desempenha um papel fundamental, que nos proporciona tocar construções sociais nem sempre tão evidentes (Cedro, 2011). Baseando-se em Duarte (2004, p. 215), entendo a entrevista como uma ferramenta que não é sempre cabível ou mesmo necessária, mas que tem sua importância “quando se precisa/deseja mapear práticas, crenças, valores e sistemas classificatórios de universos sociais específicos, mais ou menos bem delimitados, em que os conflitos e contradições não estejam claramente explicitados.”.

A autora ainda explicita como a entrevista semiestruturada pode parecer banal ou fácil, mas que ao contrário disso é uma tarefa melindrosa, por estar acontecendo sempre no limiar entre o formal e informal, em um discurso ora mais fechado, ora mais livre, que confere a pesquisadora o trabalho de questionar sem induzir respostas, e não abandonar a consciência de sua subjetividade no ato da interpretação.

Existe uma atmosfera na entrevista que não pode ser negligenciada, o que acaba sendo também profundamente geográfico. A construção dessa atmosfera é feita mutuamente pela entrevistadora, entrevistada e pelo “onde”, o lugar em que ela acontece, tudo isso engendra o discurso que emerge na fala. De acordo com Anderson e Jones (2009), as geógrafas feministas já discutiam, desde o século XX, como o local onde a metodologia está sendo realizada implica diretamente nos resultados por ela obtidos, posto que o “contexto geográfico faz diferença na pesquisa devido às conexões influentes entre pessoas e lugar”², dado o fato da condição humana ser “profundamente espacial”. Portanto, desde a concepção do roteiro até a escolha do local da entrevista existe intencionalidade e afetação.

Com base nisso, o roteiro foi construído em conjunto com o orientador, pensado no objetivo de acessar não só as percepções de mobilidade do presente, mas também a memória do passado vivido na cidade, por compreender que a experiência e percepção de cidade atual das sujeitas não tem início no presente, mas se sustentam naquilo que foi vivido desde a

² Texto original: geographical context makes a difference to research due to the influential connections between people and place

infância, portanto, é dar importância à biografia como aquilo que expressa a memória construída no cotidiano, que se acumula nas práticas dos sujeitos e se manifesta na corporeidade (Lindón, 2012).

Em relação à escolha do local, fiz o esforço de deixar livre para a entrevistada, onde se sentiria mais à vontade, o que me levou quase sempre, com uma exceção, às suas casas. Em duas das entrevistas, a entrevistada estava acompanhada de sua namorada, o que certamente integrou a atmosfera da entrevista. Para além das entrevistadas aqui, tive contato com algumas outras mulheres que se dispuseram a participar, mas acabaram por deixar de responder às mensagens ao longo da conversa, sendo um dos percalços da pesquisa.

As entrevistas foram todas gravadas e transcritas na íntegra, assim como os áudios dos percursos acompanhados. A organização dos resultados para análise e interpretação foi feita a partir de Colognese e Melo (1998), após a leitura completa das entrevistas foram elencadas categorias/temáticas para melhor interpretação, elaboração que, segundo os autores, não deve ser feita aleatoriamente, mas buscando responder os problemas da pesquisa.

Assim sendo, os trechos foram selecionados e separados em blocos com conteúdos pertinentes e que pudessem ser relacionados entre as falas das participantes, cada bloco recebeu um nome com base no conteúdo que apresentava, junto do trecho da fala e da devida identificação de quem proferiu. A separação dos blocos foi feita em cinco temas, que nomeei como “Infância e Memórias”, “Gênero, Mobilidade e Cidade”, “A dimensão do cuidado”, “A dimensão do trabalho”, e “Fragmentação Socioespacial”. Partindo do pressuposto de que o discurso se faz em relação com o mundo (Orlandi, 2009), ou seja, está inserido na relação com condições externas, sejam elas imediatas ou de escalas temporais mais amplas, como as estruturas sociais, o contexto da fala é considerado, evitando a descontextualização do sujeito, buscando uma interpretação entendida dentro da espacialidade e historicidade.

Por fim, chegamos aos Relief Maps, metodologia que foi inicialmente pensada no projeto para dar maior densidade à contribuição feita pelas entrevistadas, já que não seriam realizados com elas os percursos urbanos acompanhados feitos com as trabalhadoras da área da saúde. Ademais, a metodologia é imensamente importante para captar espacialmente a interseccionalidade que caracteriza os sujeitos.

Desenvolvida por Maria Rodó-de-Zárate, considero esta metodologia um instrumento basilar para explorar a interação entre interseccionalidade e estudos geográficos, por pensar o

próprio espaço enquanto um marcador social, fundamental contribuição da Geografia para os estudos interseccionais e vice-versa. Ainda sobre a relevância da metodologia, destaca-se a noção de espaço como eixo identitário da interseccionalidade, isto é, compreender o espaço para além de um pano de fundo supostamente neutro, mas como produtor ativo das desigualdades, da construção das identidades e opressões que não são a-espaciais.

Segundo a autora, o *Relief Map* é “uma imagem que mostra as diferentes experiências vividas que as pessoas têm em diferentes lugares de acordo com as diferentes estruturas de poder.” (Rodó-De-Zárate, 2014, p. 927, tradução própria)³. Buscando no dicionário de língua inglesa, a palavra “Relief” tem duplo significado, segundo a autora, podendo ser traduzida de duas maneiras na metodologia, “relief” enquanto “relevo”, ou uma curva que se destaca e, nesse caso, sua elevação evidencia opressões, e “relief” enquanto “alívio”, lugares onde as opressões cessam ou não veem a tona, definindo os “lugares de alívio”. Os relevos ou curvas expressas no mapa revelam como as estruturas de poder se manifestam com variabilidade em cada espaço, dando a experiências de opressão a característica da mobilidade.

A metodologia parte do entendimento de que as opressões não apenas se interseccionam, mas também variam e se organizam no e através do espaço. Seu objetivo principal é “analisar e mostrar dados empíricos sobre a interseccionalidade desde uma perspectiva geográfica e de forma visual” (Rodó-De-Zárate, 2014, p. 03, tradução própria)⁴. Para isso, associa três dimensões fundamentais: a social (relativa às estruturas de poder), a psicológica (referente às experiências vividas pelas entrevistadas) e a geográfica (ligada aos lugares). Essa integração busca relacionar as estruturas de poder e suas opressões às vivências específicas em determinados espaços, apresentando um produto visual que permite uma análise aprofundada das interseccionalidades.

Conforme Rodó-de-Zárate (2014), a metodologia dos Relief Maps funciona da seguinte forma: inicialmente, a entrevistada é questionada sobre os espaços que frequenta e as experiências vividas em cada um deles. Em seguida, ela recebe uma tabela em uma folha, onde deve listar, na coluna esquerda, os locais relevantes para sua vivência (como casa, trabalho, rua, universidade). Já na linha superior, são apresentados marcadores sociais considerados pertinentes (como gênero, raça, idade, orientação sexual), sendo que cada marcador é associado

³ Texto original: It is an image that shows the different lived experiences that people have in different places according to different power structures.

⁴ Texto original: Esta herramienta es una nueva forma de recoger, analizar y mostrar datos empíricos sobre la interseccionalidad desde una perspectiva geográfica y de una forma visual.

a uma cor para facilitar a representação visual no mapa que será elaborado posteriormente. Por meio de perguntas como “Como você se sente em casa em relação ao seu gênero?” ou “Como você se sente em casa em relação à sua idade?”, a participante avalia suas experiências em cada espaço, considerando as categorias de opressão e relacionando os locais aos marcadores sociais.

Em um segundo momento, em outra folha, os locais listados pela entrevistada são categorizados como espaços de opressão (onde as opressões são predominantes), controversos (que alternam entre conforto e opressão), neutros (sem manifestações de mal-estar ou alívio) ou de alívio (onde não há sensação de desconforto). Por fim, essas informações são organizadas em uma terceira folha para a criação dos *Relief Maps*. Esses mapas representam os dados visualmente e, embora inicialmente se assemelhem a gráficos de linhas, a autora argumenta que possuem uma natureza cartográfica, pois organizam as narrativas de maneira espacial, destacando as relações entre as vivências e os locais (Rodó-De-Zárate, 2014).

No eixo horizontal do mapa, são dispostos os locais mencionados pela participante, categorizados conforme as definições por ela escolhidas (opressão, controversos, neutros e alívio). Já no eixo vertical, encontram-se os níveis de bem-estar (na parte inferior) e de mal-estar (na parte superior). Utilizando lápis de cor e respeitando as cores previamente atribuídas a cada categoria de opressão, a participante marca os pontos e conecta as linhas, representando as dimensões psicológicas de bem-estar e mal-estar experimentadas em cada espaço. Esse processo evidencia como determinadas opressões variam de acordo com os lugares vivenciados.

Os picos e declives resultantes ilustram desigualdades e privilégios, não sobrepondo as opressões, mas interseccionando-as de forma geográfica, relacionando-as aos locais. É importante destacar dois aspectos cruciais dessa metodologia. Primeiro, sua riqueza metodológica, proporcionada pela flexibilidade na escolha dos marcadores sociais e espaços, que podem ser ajustados conforme a relevância para cada participante (Rodó-De-Zárate, 2014). Segundo, a necessidade de que o "mapa" produzido seja acompanhado pela explicação oral da participante que o elaborou, não é, portanto, autoexplicativo, mas requer interpretação conjunta com a narrativa fornecida.

Sendo assim, ao término das entrevistas, expliquei a metodologia do Relief Maps e seu funcionamento para as participantes. Por saber que pode ser de difícil compreensão apenas pela explicação oral, fiz questão de levar folhas impressas a mais para caso eu precisasse realizar o meu Relief Map ao mesmo tempo, com elas, não só como forma de exemplificar para a

participante, mas para existir alguma horizontalidade na relação da entrevista. Tanto nas entrevistas como nos percursos acompanhados houve momentos de identificação entre pesquisadora e participante, partilhas de vivências que enriqueceram a conversa, em função da minha posicionalidade enquanto mulher, e que pude perceber terem rompido com a sensação de hierarquia que costuma endurecer a experiência da pesquisa.

No decorrer do trabalho, buscando compreender os acontecimentos e decisões políticas sobre o transporte público de Presidente Prudente, algumas manchetes de jornais passaram a integrar a pesquisa enquanto documento por conta do caráter de denúncia dos cidadãos, que revelou não só a insatisfação da população, mas as disputas de poder na dimensão da mobilidade na cidade, que vem sendo pauta de discussão há tempos. Assim, a investigação pelos jornais online também colaborou com a pesquisa e acabou se repetindo em relatos e opiniões das próprias participantes.

1.3 Conhecendo as participantes da pesquisa – Perfil geral

Antes de apresentar os perfis mais gerais das participantes colaboradoras da pesquisa, explicamos e justificamos brevemente algumas decisões metodológicas. Inicialmente, tínhamos a intenção de acessar as participantes através de suas instituições de trabalho, nesse caso, alcançar as trabalhadoras da área da saúde de um único hospital, no contato direto com a instituição, isso para termos acesso à uma diversidade social, que iria da médica à auxiliar de serviços gerais. No decorrer da pesquisa, fomos percebendo que o aceite institucional seria dificultoso, por isso, amparadas pelas orientações do Comitê de Ética em Pesquisa, optamos pelo contato direto com as participantes de diferentes instituições, entendendo que o padrão do horário dos deslocamentos continuaria, pelo tempo de trabalho ser o mesmo, atitude que nos permitiu estender o convite às participantes que atuam em clínicas e UPA.

Expressamos outros dois pontos importantes sobre os percursos urbanos, nesta pesquisa. Primeiro a relevância que o diário de campo assumiu, não apenas por registrar as dimensões não ditas, porém percebidas nos percursos, mas pela extrema dificuldade de transcrição de áudio de alguns trajetos, causada pelos sons altíssimos do tráfego e transportes, como escapamento da motocicleta ou o motor do ônibus, que se sobrepuseram ao áudio do diálogo em certos momentos. Em segundo, a liberdade tomada em adicionar aos mapas de percurso os momentos de pausa dos trajetos, o que justificamos por entender as pausas não só enquanto integrantes dos movimentos, mas como aspecto que demonstra os papéis de gênero desempenhados no cotidiano.

Assim, apresentamos enfim as participantes colaboradoras da pesquisa, seus perfis e características gerais. Ao todo, a pesquisa contou com sete participantes, quatro delas – trabalhadoras da área da saúde – puderam contribuir com os percursos urbanos acompanhados, enquanto as outras três, motoristas de aplicativo, contribuíram com as entrevistas e *Relief Maps*. O relato de como se deu o contato e encontro com cada uma delas estará mais bem detalhado no capítulo IV, seguido de suas contribuições com os percursos e entrevistas. A apresentação mais geral está organizada no Quadro 1, dividido entre as participantes com quem foram realizados os percursos urbanos acompanhados e as que contribuíram exclusivamente com as entrevistas e relief maps:

Quadro 1 - Apresentação geral dos perfis das participantes

Nome fictício	Idade	Cor/raça	Ocupação	Moradia	Meio de locomoção
Participantes dos Percursos Urbanos Acompanhados					
Joana	52 anos	Negra	Auxiliar de enfermagem UPA	Vila Operária	Transporte Público
Natural de Presidente Prudente, Joana exerce o cargo de auxiliar de enfermagem na UPA do Ana Jacinta, bairro distante de seu local de habitação e distante do centro da cidade, surgido nos anos de 1990, como implantação de uma política pública de habitação social. Seus plantões ocorrem dia sim e dia não, com exceções de trocas e substituições. Joana é casada, mãe e avó, tem dois filhos já adultos. Teve, durante a vida, outras profissões, todas de certa forma relacionadas ao cuidado de terceiros, como cozinheira, cuidadora de idosos e diarista. Não possui CNH e, desde sempre, realiza todos os seus trajetos mais longos de transporte público urbano.					
Luiza	36 anos	Negra	Enfermeira em Clínica Privada	Jardim Aviação	Automóvel Privado (carro)
Luiza é natural de São Paulo, tendo se mudado para Presidente Prudente aos 11 anos de idade com a mãe, que atualmente reside junto com ela. É casada e tem um filho de 5 anos. Luiza é enfermeira					

em uma Clínica Ocupacional, mas já trabalhou como motorista em aplicativos de transporte privado, assim como o marido, que faz entregas de encomendas e corrida de aplicativos de transporte. Durante a infância e adolescência, transitava a pé e de ônibus, até ter acesso a CNH, aos 18 anos de idade.

Luana	31 anos	Negra	Auxiliar de enfermagem em Clínica Privada	Residencial Santo Expedito	Automóvel Privado (motocicleta)
-------	---------	-------	---	----------------------------	---------------------------------

Luana é natural de Presidente Prudente, trabalha como auxiliar de enfermagem em uma clínica privada, não muito distante de sua residência, onde mora com a mãe e suas duas filhas, uma criança e outra adolescente. Luana dirige uma Biz, moto simples e rentável. Atualmente, está à espera da finalização da construção de sua casa, no residencial Mônaco, erguido ao lado da casa de sua mãe. Teve acesso à CNH aos 29 anos de idade, no entanto, dirigiu sem o documento por pelo menos 10 anos, época que morava no bairro Jardim Vale do Sol, localizado ao extremo oeste da cidade.

Gabriela	25 anos	Branca	Médica residente no Hospital Regional	Jardim Maracanã	Automóvel Privado (carro)
----------	---------	--------	---------------------------------------	-----------------	---------------------------

Natural da cidade de Presidente Prudente, Gabriela é médica residente no Hospital Regional de Presidente Prudente, graduada em Medicina pela UNOESTE, faculdade privada da cidade, que cursou através do FIES. Antes de adentrar na universidade, fez cursinho preparatório na escola que estudou o 3º ano do Ensino Médio, o colégio Anglo Prudentino, também privado. Nesse período, Gabriela utilizava o transporte público urbano para se deslocar. Teve acesso a Carteira Nacional de Habilitação aos 20 anos de idade, quando estava já na graduação. Atualmente, vive na casa dos pais, recebendo o salário que provém da bolsa de residência, que permite que ela faça plantões remunerados em outros locais.

Participantes trabalhadoras de aplicativo (entrega de comida e transporte privado de pessoas)

Fernanda	33 anos	Branca	Entregadora do Ifood	Novo Bongiovani	Automóvel Privado (motocicleta)
----------	---------	--------	----------------------	-----------------	---------------------------------

Natural de Presidente Prudente, atualmente, Fernanda trabalha como entregadora de aplicativo de *delivery*, já tendo trabalhado enquanto motorista de transporte de pessoas por aplicativo. Fez muito uso do transporte público urbano, durante a infância e a adolescência, principalmente para ir à escola, até tirar a CNH, aos 19 anos de idade. No momento, Fernanda mora com a mãe, mas está em processo de financiamento de imóvel, para o qual se mudará com a noiva.

Beatriz	28 anos	Branca	Entregadora do Ifood	Jardim Maracanã	Automóvel Privado (motocicleta)
---------	---------	--------	----------------------	-----------------	---------------------------------

Natural de Presidente Prudente, Beatriz é produtora cultural e estudante de pedagogia, na Universidade Paulista - Unesp. Trabalhou como entregadora de *delivery*, atividade que passou a realizar após contato com restaurantes, onde trabalhava na cozinha. Na infância e adolescência, teve forte contato com o transporte público urbano. A rua é um espaço muito presente em sua vida, tanto nos tempos de infância, quanto atualmente, por onde transita de motocicleta, desde que tirou sua CNH, aos 19 anos de idade.

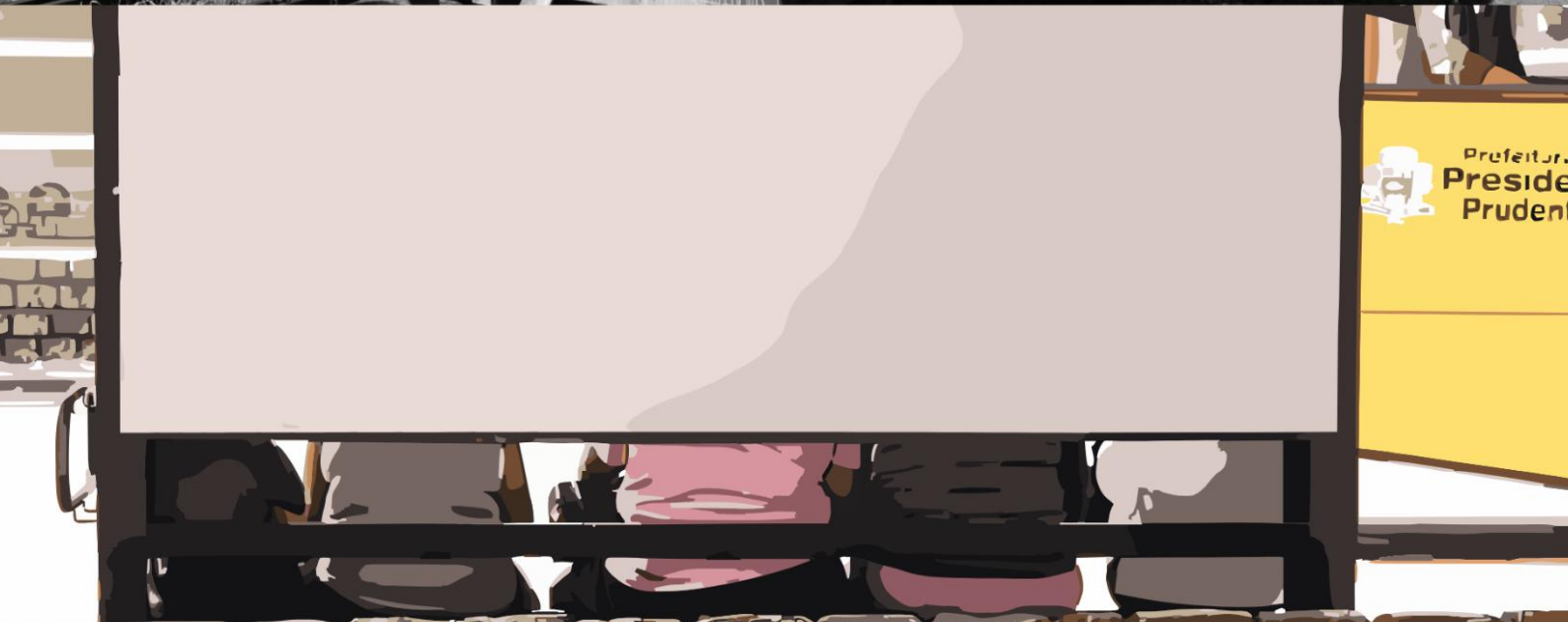
Rose	44 anos	Branca	Motorista de aplicativo	Vila Marcondes	Automóvel Privado (carro)
------	---------	--------	-------------------------	----------------	---------------------------

Natural de Presidente Prudente, Rose foi a fundadora do aplicativo “Zela” (nome fictício), primeiro aplicativo de transporte privado de pessoas destinado exclusivamente a mulheres, na cidade. É graduada em Geografia pela Universidade Estadual Paulista - Unesp, onde entrou no ano de 1998, chegou a exercer a profissão de professora por um tempo, antes de realizar outras atividades e abrir o aplicativo, que hoje não está mais em atividade. Da infância até a vida adulta, circulava muito a pé. No momento, é dona de casa, onde reside com sua namorada e o enteado, uma criança de 5 anos, no imóvel que pertencia aos pais de Rose, em um bairro antigo e tradicional da cidade, e aguarda a chamada do concurso de professores da educação básica do Estado de SP.

Antes de finalizar, comentamos brevemente sobre os entraves enfrentados nesse momento. O contato e aceite de mulheres que pudessem contribuir com a pesquisa apresentou seus impasses, como toda pesquisa que se propõe a trabalhar com sujeitos. Foram inúmeras recusas ou encontros desmarcados, especialmente no tocante a trabalhadoras de aplicativo de

delivery, o que suponhamos ter sido causado pela escassez de mulheres trabalhando nesse ramo. Outras recusas e desmarques vieram acompanhados de uma certa desconfiança, natural em pesquisas desse tipo, em que a pessoa deve reservar um tempo de seu dia (algo escasso para a maioria) e se propor a interagir com alguém desconhecido até então. É por essa razão que meus vínculos e redes pessoais na cidade foram essenciais para chegarmos até as participantes.

Diante do exposto, a partir da apresentação das motivações pessoais da pesquisadora, o capítulo demonstra a defesa da parcialidade como fator que confere confiabilidade à produção científica, traçando o percurso que encaminhou – desde a infância, até a vida acadêmica – as escolhas dos interesses e posicionamentos, objetivamos situar o leitor no trabalho, para que saiba quem e por que se escreve. Já do ponto de vista da metodologia, apresentamos e justificamos as escolhas metodológicas centradas na escuta das sujeitas e busca pelo contexto em que se inserem. Através das metodologias, a experiência de cidade construída pelas práticas cotidianas é entendida como corporificada, generificada e racializada, interseccionando marcadores que não são fixos no espaço e no tempo.



CAPÍTULO II – Cotidiano: O espaço-tempo dos corpos e ritmos.

Cotidiano

*Todo dia ela faz tudo sempre igual
Me sacode às seis horas da manhã
Me sorri um sorriso pontual
E me beija com a boca de hortelã
Todo dia ela diz que é pr'eu me cuidar
E essas coisas que diz toda mulher
Diz que está me esperando pr'o jantar
E me beija com a boca de café
Todo dia eu só penso em poder parar
Meio-dia eu só penso em dizer não
Depois penso na vida pra levar
E me calo com a boca de feijão
Seis da tarde como era de se esperar
Ela pega e me espera no portão
Diz que está muito louca pra beijar
E me beija com a boca de paixão
Toda noite ela diz pr'eu não me afastar
Meia-noite ela jura eterno amor
E me aperta pr'eu quase sufocar
E me morde com a boca de pavor*

(BUARQUE, Chico. Cotidiano. In: BUARQUE, Chico. Construção. Philips, 1971.)

2.1 Quando o “onde” e o “quando” colidem

A divisão dicotômica entre espaço e tempo ocupa antigas discussões das ciências preocupadas com tais dimensões. Enquanto geógrafas/os, naturalmente evidenciamos o papel do espaço na constituição da vida, em sua qualidade de produto - produtor da existência humana. No entanto, a defesa da articulação e inseparabilidade entre as duas dimensões parece contribuir não apenas para a beleza presente no movimento, mas para a completude analítica, que compreende a correlação intrínseca entre o “quando” e o “onde”, dupla que dá fundamento a “como” as práticas, os fenômenos e os eventos ocorrem (Turra Neto, 2013).

E é nesse sentido que, ao focarmos nossa preocupação no campo da cultura e da ação social, não podemos perder de vista o espaço em que esta prática acontece, não apenas para pensarmos em sua espacialização, mas para pensarmos (dialeticamente) que o onde acontece não é sem importância para a forma do acontecer, num movimento de mútua fundamentação.

No clássico filme “O curioso caso de Benjamin Button”, dirigido por David Fincher, uma belíssima cena ajuda a manifestar o que defendemos sobre espaço e tempo, no presente trabalho. A cena, conhecida como “rota de colisão”, conta a história de Daisy, uma bailarina que, em uma manhã, sofre um acidente de carro. O que a cena faz é revelar que o evento do acidente de Daisy não começa ali, no local e momento em que o automóvel a atinge, mas em Paris, com uma mulher desconhecida indo fazer compras, esquecendo seu casaco, e voltando para buscá-lo. Trata-se então de uma sequência de eventos, ocorrendo em espaços e tempos distintos, entre sujeitos desconhecidos, que vão se entrelaçando no cotidiano da cidade e que resultam em um acontecimento específico, naquele caso, capaz de alterar para sempre o curso de vida do personagem. A cena termina com a fala do narrador, que define a vida como “uma série de vidas cruzadas e incidentes fora do controle de qualquer um.”

Evidentemente, David Fincher não é geógrafo, e a cena fala mais sobre a vida do que do espaço em si, mas, artisticamente, parece nos aproximar - certo de que em outra escala - da defesa do espaço proposta, brilhantemente, por Doreen Massey (2008). Em seu livro “Pelo Espaço”, apresentando críticas robustas sobre a forma de conceber o espaço enquanto uma mera “superfície”, desprovida de história, logo, de temporalidade, a geógrafa argumenta a importância do tempo para o espaço e vice-versa. A imprevisibilidade de um futuro aberto corresponde a um espaço também em aberto, como permanente devir, resultado de relações em diversas escalas que produzem resultados sempre contingentes. Para a autora, pensar o espaço desta forma é pré-condição para pensar o tempo como aberto e um requisito para um genuíno

engajamento político. Não só o espaço tal como é produzido é político, mas o próprio modo de definir o espaço também o é. E a autora quer pensar o espaço/a espacialidade dessa forma como uma maneira de abrir a geografia ao diálogo com as filosofias políticas progressistas, como as feministas (Massey, 2008).

Massey propõe pensar o espaço para além de apenas uma superfície, perguntando-se o que aconteceria com nossa imaginação se pensássemos o espaço como um “encontro de histórias”, defendendo o pensamento conjunto entre espaço e tempo (p. 40), sem priorizar um sobre o outro, e abandonando o olhar estático sobre o espaço, uma vez que a imobilidade espacial silencia o próprio devir temporal (p. 56). Assim, para que se reconheça a mudança no tempo, é necessário também conceber o espaço como dinâmico e em constante evolução. Dizer, portanto, que é a temporalidade que oferece ao espaço a qualidade de móvel e o espaço que garante que o movimento da história aconteça.

A professora e pesquisadora Candice Vidal e Souza (2023), apoiada no pensamento de Massey, soma-se na defesa do espaço dinâmico e seu valor para os estudos preocupados com as mobilidades, expressando o problema de opor espaço e tempo, e a urgência de romper tal visão:

Ultrapassar essa visão é a única saída para encaminharmos uma sociologia além das sociedades e avançar rumo à virada da mobilidade, incorporando para a pesquisa sobre mobilidades urbanas (e quaisquer outras) a relacionalidade dos tempos-espacos, mudando de um enfoque em horizontalidades para um enfoque em trajetórias coetâneas que se articulam e podem ser registradas em “cartografias situacionistas”, como propõe Massey (2013). (Vidal e Souza, 2023, p. 223)

Ainda segundo Vidal e Souza, o tempo assume o papel de situar as coisas no espaço, contextualizando-as para além do “onde”. Com isso, o par dialético espaço x tempo forma, portanto, dimensões indissociáveis da existência humana que, ora expressam relação de complementaridade, através de sucessões e sincronia, e ora expressam as contradições, por meio dos descompassos e das disritmias, essa última será aprofundada no decorrer do capítulo.

O que a temporalidade faz também é acrescentar valor na análise dos fatos por evidenciar os processos. Entender que a realidade e o próprio espaço possuem continuidades e descontinuidades, fatos que não estão desconectados de outros fatos, ou acontecem de maneira abrupta, sem um fio condutor que desvela seus vínculos, que produzem materialidade e símbolos. Ou, como posto por Goes (2016), ao estudar o impacto dos shopping centers na cidade de Presidente Prudente, a partir da lógica do consumo e práticas espaciais “A dimensão temporal é fundamental, uma vez que tratamos de processos e não de fatos novos, isolados e

repentinos” (p. 71). Esta perspectiva é basilar para a presente pesquisa, não só porque fala de mobilidade e, conseqüentemente, de movimento no espaço-tempo, mas por tratar da fragmentação socioespacial, entendida enquanto processo urbano que não se dá subitamente, mas através de outros processos, como veremos no decorrer do trabalho.

É verdade que é complexo, e até mesmo pretensioso, o desejo de captar todas as camadas do espaço e do tempo, razão pela qual nos atentamos às escalas de análise, a recortes espaço-temporais que nos dão a possibilidade de alcançarmos algum fragmento do real. É este caminho que nos leva ao tempo do cotidiano, ou a própria Geografia do Cotidiano, que toma importância no presente capítulo e em todo o fazer da pesquisa.

Não sendo um interesse novo, a Geografia do Cotidiano tem um caráter transversal, ou seja, aglutina e bebe da fonte de outros campos de conhecimento, tendo passado por mudanças, desde a contribuição primordial de Hagerstrand (1916-2004). De acordo com Lindón (2006, p. 364), o indivíduo passa a assumir um ponto de partida nas observações de Hagerstrand que construirá, nas palavras da autora, “uma teoria espaço-temporal a partir do indivíduo e seus deslocamentos.” Junto disso, a análise do geógrafo leva em conta a medida, tanto espacial, quanto temporal, o que acarreta críticas por correr o risco de abandonar a subjetividade, força que constitui a vida cotidiana. Apesar do fator da medida, é indiscutível a contribuição substancial de Hagerstrand para a cotidianidade nos estudos geográficos.

Outra contribuição dos estudos voltados ao cotidiano quem nos oferece é José Machado Pais, que define o cotidiano enquanto “uma possibilidade metodológica de decifração do social.” (2017, p. 307). O cotidiano é a dimensão que nos permite entender o social através do sujeito, captando, pelas metáforas e símbolos aparentemente triviais, a tradução do social em nossas vidas, devendo sempre ser contemplado em seu dinamismo, para evitar a ideia de que aquilo que se repete na suposta monotonia nada significa, nada faz acontecer.

Ao mesmo tempo, moram no cotidiano os rompimentos, as fraturas. Na obra *Um Sopro De Vida*, Clarice Lispector expressa seu descontentamento constante com o cotidiano, e escreve: “O que me mata é o cotidiano. Eu queria só exceções.”. Porventura, as tais exceções reivindicadas por Clarice podem ser vistas como as “roturas” citadas por Pais, como aquilo que rompe com a rotina, e anuncia o cotidiano como locus de resistência e luta social, pensamento que resiste ao pessimismo contemporâneo, este que recusamos partilhar.

Na densa e referenciada obra de Certeau (1998), intitulada *A Invenção do Cotidiano: Artes de Fazer*, o autor faz o esforço de mostrar o caráter disruptivo presente nas práticas cotidianas, a maneira como os sujeitos elaboram suas subjetividades, ao mesmo tempo que estão profundamente inseridos no coletivo, distanciando-se, portanto, do olhar danoso do sujeito enquanto passivo. Certeau (1996, p. 31) define cotidiano como

[...] aquilo que nos é dado cada dia (ou que nos cabe em partilha), nos pressiona dia após dia, nos oprime, pois existe uma opressão do presente. Todo dia, pela manhã, aquilo que assumimos, ao despertar, é o peso da vida, a dificuldade de viver, ou de viver nesta ou noutra condição, com esta fadiga, com este desejo. O cotidiano é aquilo que nos prende intimamente, a partir do interior. É uma história a meio-caminho de nós mesmos, quase em retirada, às vezes velada. [...] é um mundo que amamos profundamente, memória olfativa, memória dos lugares da infância, memória do corpo, dos gestos da infância, dos prazeres. [...] O que interessa ao historiador do cotidiano é o invisível...

No Volume 2 da obra citada, chamado *A Invenção do Cotidiano: 2. Morar, cozinhar*. (1997), que dará maior materialidade ao cotidiano de Certeau, Luce Giard, dissertando sobre o espaço privado, vai dizer das práticas cotidianas, postas como elemento da vida que, por sua vez, “desloca, usa, quebra e refaz” (p. 207) coisas e pessoas, sempre através das práticas dos sujeitos que são diversos e, ao mesmo tempo, similares.

Diante disso, na cotidianidade emergem as práticas, que revelam e engendram os sentidos. Para tratar do assunto, encontramos em Alicia Lindón contribuição substancial, entendendo as práticas como “o nível mais concreto do cotidiano” (2006, p. 361). Ao falar sobre a importância do cotidiano nas pesquisas, a autora defende a situacionalização do sujeito e suas práticas cotidianas no centro da análise, sem desconsiderar o externo, tampouco o contexto, ao passo que traz para a superfície a escala do corpo, buscando a intersecção entre corporalidades, emoções e espacialidades (Lindón, 2012).

Antes de falarmos sobre o corpo propriamente dito e suas relações com o espaço, é interessante retomar a ideia das biografias expressa por Lindón, e comentada brevemente no capítulo I. No texto “Corporalidades, emociones y espacialidades: hacia un renovado betweenness” (2012), a tese principal da autora é a indissociabilidade entre corpo e espaço, a defesa é uma via de mão dupla entre afetações, a ideia de que o corpo, com suas emoções, é afetado pelo espaço, ao passo que o contrário é tão válido quanto, o espaço é afetado pela corporeidade, que é entendida por Lindón como forma de apropriação espaço-temporal, caminho de construção dos sentidos, pensamentos e desejos, o que permite a noção do espaço vivido.

Com isso, Lindón tece uma crítica a duas linhas do conhecimento, aos estudos preocupados com os sujeitos que acabam por excluir a dimensão espacial de suas análises, e aos estudos focados nas espacialidades que não se preocupam com o impacto do corpo em suas observações. É, portanto, do par objetivo e subjetivo de que estamos falando, que não formam categorias opostas, mas complementares, ambas inalienáveis ao sujeito.

Para falar da transição entre esses dois campos do conhecimento, a autora aciona o conceito de *Betweenness*, a partir de Entrikin Nicholas, entendendo que o caminho para compreender a coexistência entre experiência subjetiva e objetiva seria a intersecção entre quatro dimensões: a cotidianidade, a subjetividade, as biografias, na figura do sujeito. A cotidianidade é como a vida dos sujeitos se desenrola, onde o social “emerge” e se “reconfigura”, nela, o sujeito assume o protagonismo, enquanto alguém que habita lugares. A subjetividade, por sua vez, dá significado aos sentidos, que são vividos no cotidiano, através das práticas dos sujeitos, ativos no mundo, o que se articula com a própria figura do sujeito, que é corporificado e situado espacialmente, conectado ao externo e ao material, ou seja, as estruturas.

Já nas biografias estão alicerçadas as memórias. É na biografia que se sustenta o cotidiano enquanto aquilo que dura, ou nas palavras de Lindón (2012, p. 705), “é nas biografias que o cotidiano se constitui em memória que perdura para voltar a se atualizar.” Com isso, a essência das biografias recai no corpo, por estarem nele as expressões da “memória do vivido”, vistas a partir dos gestos. Esta concepção justifica, por exemplo, nosso interesse pela infância das mulheres participantes da pesquisa, por entendermos que a cidade vivida hoje foi e é construída em memórias feitas e refeitas, desde os primeiros anos de vida. Talvez tenha sido Lya Luft, com maior delicadeza e sensibilidade, quem melhor traduziu essa ideia. Em *Perdas e Ganhos*, ao refletir sobre os ciclos da vida, o envelhecimento e as memórias, enquanto mulher, escreveu que “a infância é o chão sobre o qual caminharemos o resto de nossos dias.” A experiência do espaço vivido não é desorientada no tempo, o passado transborda no presente, repetindo-se ou se refazendo, subjetiva e objetivamente.

2.2 O Corpo – da Arte à Geografia

Entendendo a impossibilidade de fragmentar as quatro dimensões de Lindón, chamamos atenção para as biografias por sua conexão profunda com o corpo, que nos interessa. Se são as biografias o caminho da construção das memórias que refletem o próprio espaço, de maneira

dialética, então mora no corpo o papel de receptor e condutor dessas memórias, que são construídas de forma distinta, a variar de acordo com as pluralidades expressas na carne.

Para falar do corpo, encontramos grande suporte nas artes. Antes mesmo de qualquer ciência, a arte nos fala do corpo e do espaço e da comunhão das duas dimensões. Os corpos (humanos e não humanos) contorcidos, dilacerados em desespero pela destruição da cidade de Guernica, pintados por Picasso. O movimento do corpo de uma mulher, levantando-se na multidão e ocupando o ponto mais alto do espaço urbano caótico de Eugène Delacroix, para representar a liberdade que guia seu povo à revolução. Os gestos agitados e desnaturalizados do corpo de Charlie Chaplin, imitando os movimentos repetidos no espaço do trabalho industrial, que desumaniza pela hostilidade. O corpo que crê e se une a outros corpos, formando o corpo da *Procissão* de Gilberto Gil, “*se arrastando que nem cobra pelo chão*” pelas ruas das cidades. O corpo da canção “*Eu quero é botar meu bloco na rua*” que, em tempos de repressão militar, deseja “brincar, gingar, botar pra gemer”, e o corpo marginalizado que diferencia os espaços pelas suas experiências vividas, como faz Carolina Maria de Jesus que, caminhando na cidade, tinha a impressão de estar na sala de visita e no jardim, enquanto, na favela, estava no *Quarto de Despejo*.

A relação corpo e espaço não é, portanto, um interesse de exclusividade das/os geógrafas, mas está vivo em tantas outras searas, há tempos. Quando o sociólogo e historiador Richard Sennett escreveu a obra “*Carne e Pedra: O corpo e a cidade na civilização ocidental*”, publicada em 1994, o livro tornou-se um clássico dos estudos que relacionam espaço e corpo. Partindo da Antiguidade até os tempos modernos, Sennett expôs como, no mundo ocidental, o espaço urbano manifesta a dupla ligação entre organização espacial e expressão corporal, elevando as cidades ao papel de produto-produtoras da sensibilidade, significados, ritmos e comportamentos dos corpos, dentro de cada sociedade. O que Sennett traz é, por fim, uma crítica ao modelo dos espaços racionalizados, embrutecidos e fragmentados pela lógica do urbanismo moderno funcionalista, que segrega os sujeitos e adestra os corpos, eliminando a imprevisibilidade e destruindo o encontro com a diferença, aspecto elementar da vida urbana.

Junto disso, está a contribuição do também historiador Luiz Antônio Simas, autor do livro *O Corpo Encantado Das Ruas*. Com escrita socioespacialmente poética, Simas fala do corpo e das ruas em um viés esperançoso, retratando as ruas do Rio de Janeiro como espaço que se torna encantado pela presença dos corpos, que se inventam no cotidiano. A cidade pode ser, acima de tudo, experiência de festa e encontro, contrárias às ideias do urbanismo

funcionalista, da vigilância e exclusões que, segundo o autor, transformam a cidade em “arenização” e “desencanto”, combatendo as festas e calando os tambores (p. 85). O mais expressivo evento de comunhão entre corpo, cidade e festa se dá no capítulo *Corpos em Disputa*, onde o carnaval toma conta das ruas, pela insurgência das camadas populares, se instaurando na história da cidade enquanto um “aguçador de tensões”. O carnaval transforma a cidade a partir da festa do corpo que foge do “confinamento da existência como projeto de desencanto” ao ocupar as ruas (p. 110).

Evidentemente, o corpo enquanto elemento relevante nas análises geográficas não surge sem explicação. Como já dissemos, isso se deve a contribuição do movimento feminista nas ciências, com o avanço das epistemologias feministas, responsáveis por tensionar as visões dicotômicas que sustentam as estruturas ocidentais, perspectivas de uma ciência universal que, insuficientemente, buscava um modelo ideal e neutro no fazer científico (Silva, 2009), logo, os corpos seriam também neutros, desracializados, sem gênero, sexualidade e idade (Campos e Silva, 2020). Agora, não mais neutro, o corpo desponta na Geografia ao ponto de suscitar ricos debates conceituais, como por exemplo a possibilidade de compreender ou não o próprio corpo enquanto espaço geográfico.

Retornando a Sennett (2021), gostaria de destacar dois aspectos valiosos de seu trabalho para esta pesquisa. No início da obra, Sennett disserta sobre “O Corpo Passivo”, é quando traz a ideia de que a maneira que os corpos se posicionam e se movem no espaço está diretamente relacionada ao grau de conexão que estabelecem entre si. O espaço é, assim, organizador da qualidade relacional e das afetações dos corpos, ou nas palavras do autor: “Obviamente, as relações entre corpos humanos no espaço é o que determinam suas reações mútuas, como se veem e se ouvem, como se tocam e ou se distanciam.” (p. 15).

O segundo pressuposto é o da velocidade sobre a qual o tempo da modernidade está circunscrito, que transforma a relação dos corpos com o espaço e dos corpos entre si. Tratando da acentuação da velocidade, proporcionada pelo avanço tecnológico que altera os meios de locomoção e movimentos espaciais, Sennett apresenta a tese de que a rapidez da qual usufruímos na contemporaneidade torna o espaço urbano um “lugar de passagem” ou um “simples corredor”, carente de qualquer atração que desvie os sujeitos de seu objetivo final, no caso, o ponto de chegada. Na ausência dos estímulos sensoriais “A condição física do corpo em deslocamento reforça essa sensação de desconexão com o espaço. Em alta velocidade é difícil prestar atenção na paisagem.” (Sennett, 2021, p. 16).

A experiência da velocidade excessiva é o que permite, ainda de acordo com o autor, o enfraquecimento dos sentidos, levando à passividade do corpo, por seu desligamento com o espaço que, por sua vez, só é possível pela experiência da locomoção cada vez mais automobilizada e privada, que corrobora com fragmentação do espaço (salientando que a fragmentação aqui referida não é propriamente a fragmentação socioespacial). Por este caminho, chegamos em Henri Lefebvre e seus escritos sobre a teoria da Ritmanálise que, ao nosso ver, é de grande relevância para entendermos a relação espaço, tempo, corpo e movimento.

2.3 O corpo ritmado e generificado: interseccionalidades nos estudos geográficos

Publicado no Brasil no ano de 2021, a obra “Elementos de ritmanálise e outros ensaios sobre temporalidades” é um aprofundamento do ritmo do cotidiano que o autor toca brevemente no clássico Crítica da Vida Cotidiana. De acordo com os escritos de Lefebvre, o interesse da ritmanálise centra-se nos estudos das relações entre dois tipos de tempo, que o filósofo chama de tempo cíclico e tempo linear, que seriam duas repetições diferentes, apesar de indissociáveis. O primeiro está ligado ao tipo de repetição cíclica que, segundo o autor, é de ordem natural, permite o retorno e se alicerça na organicidade, diferentemente do linear, o tempo da ordem do racional, da métrica e progressão. Ambos os tempos se encontram e relacionam-se na vida cotidiana, expressa pelos ritmos (Lefebvre, 2021, p. 139).

No prefácio, Claire Revol pontua a centralidade da transformação social nas análises críticas de Lefebvre, a prioridade da conversa dialética entre abstração e apropriação, de modo que intervir na trama social do tempo seria ação primordial na transformação social, uma vez que a vida cotidiana - onde está a trama social do tempo - não se reduz aos “mecanismos econômicos de acumulação”, mas, expressa e detém a produção e reprodução da vida em sociedade, em suas complexas relações (2021, p. 35). Assim, em todas as escalas, incluindo a do corpo, a temporalidade da vida é inundada pela temporalidade do capital, que tem seu próprio ritmo.

O espaço (social) e o tempo (social), dominados pelas trocas, se tornam o tempo e o espaço dos mercados; incorporam-se nos **produtos**, mesmo que não sendo *coisas*, mas incluindo **ritmos**. O cotidiano se estabelece, criando exigências, horários, transportes, em resumo, sua organização repetitiva. (Lefebvre, 2021, p. 57)

No primeiro capítulo, o que Lefebvre faz não é apresentar propriamente um conceito fechado e exclusivo de “ritmo”, mas explicitar a polissemia conceitual, originada por diferentes concepções de ritmo que cada campo das ciências e arte possui. O ritmo pelo olhar dos músicos não é o mesmo do ritmo dos historiadores, dos economistas ou dos ginastas, no entanto, há um

fator que Lefebvre diz ser comum a todos eles: a repetição. A repetição, elemento fundante do ritmo, é ela mesma fonte geradora das diferenças, das quebras da repetição/medida, vividas no cotidiano como aquilo que não previmos.

Da ritmanálise provém o ritmanalista, um sujeito sensível aos tempos, mais do que aos espaços, que deve compreender a transdisciplinaridade nos estudos dos ritmos e usá-la em suas observações, para alcançar seu objetivo principal, apreender não apenas as repetições, mas as diferenças temporais, não se restringindo a ler uma cidade apenas por suas formas, mas a escutar a paisagem, os sons aparentemente banais e os próprios silêncios, transcendendo a dimensão objetiva do espaço, alcançando o par objetivo-subjetivo que estrutura a produção socioespacial, pelo olhar atento as continuidades e discontinuidades. De modo cientificamente poético - como Lefebvre expressa tantas vezes - o ritmanalista necessita afastar-se do ritmo para assim poder analisá-lo, mas não sem antes ter sido absorvido pelo ritmo, um movimento paradoxal, que se dá no corpo. É aqui que chamamos atenção para o que acreditamos ser a contribuição basilar de Lefebvre para este trabalho.

No livro “Elementos de ritmanálise e outros ensaios sobre temporalidades” o autor fala do corpo como o receptor central dos ritmos e artefato principal do ritmanalista, por ser instrumento dos sentidos. Evitando a pretensão de resumir ou parafrasear a forma como Lefebvre falou do corpo, segue sua contribuição direta:

O corpo. Nosso corpo. Tão negligenciado na filosofia que acaba se falando dele e protestos aparecem. Deixado à filosofia e à medicina... Ele consiste em um conjunto de ritmos diferentes, mas afinados. [...] O corpo produz um **feixe** de ritmos, poderia se dizer um arranjo, mas estas palavras sugerem uma arrumação estética, como se a natureza artística tivesse previsto a beleza - a harmonia do corpo (dos corpos) - que resulta de toda a sua história. (Lefebvre, 2021, p. 74)

Através do corpo, percebemos os compassos, descompassos, ou o que Lefebvre chama de isorritmia e polirritmia, eurritmia e a-ritmia. A eurritmia é a situação saudável dos ritmos, enquanto a arritmia é o descompasso, desordem que denuncia uma patologia, que só pode ser sentida pela existência de uma repetição. Usando o exemplo da escala do corpo (respiração, batimento cardíaco) ele fala da dificuldade de analisarmos um ritmo separadamente enquanto vivenciamos ele, a não ser quando há uma arritmia. Isto significa também que o ritmo é sempre relativo (p. 138), sua velocidade é sentida sempre em relação a outro ritmo, ideia que nos leva a pensar no próprio raciocínio espacial, que funciona também de maneira relacional, comparativa, como coexistência de diversos ritmos de diferentes intensidades. A relatividade dos ritmos, portanto, leva Lefebvre a confirmar a pluralidade rítmica e, conseqüentemente, a

polirritmia dos corpos. Não há como não lembrar do conceito de espaço de Massey (2008) aqui, como produto de inter-relações e ao mesmo tempo o que abre as condições para a existência da multiplicidade, que criam as interações. Espaço é meio, condição e produto – só existe polirritmia dos corpos porque há espaço. Voltamos aqui à indissociabilidade tempo-espaço de que falamos no começo e que é pedra angular na nossa análise do cotidiano.

Por fim, é no capítulo 4 que encontramos outra concepção fundamental sobre a relação entre espaço, tempo, corpo e movimento. Debruçando sobre a escala do corpo novamente, mais precisamente sobre os gestos do corpo, Lefebvre fala do “Adestramento” como a ação que mostra que os gestos corporais, muitas vezes atribuídos a ordem do natural, são na verdade aprendidos (p. 97), como tempos acumulados no corpo. Os gestos evidenciam ritmos do corpo e são situados no tempo e no espaço, isto é, comportamentos do corpo são considerados naturais ou não a depender de cada sociedade, o que indica que são aprendidos, incorporados. Para estarmos inseridos em um grupo, necessitamos antes incorporar as ideias do grupo e, por vezes, resignarmo-nos, a isso damos o nome de adestramento, que “pode ir longe: até a respiração, os deslocamentos, o sexo. Ele se baseia sobre a repetição. Adestra-se um ser vivo fazendo com que ele repita tal ato, tal gesto.” (p. 99). Ao falar de adestramento, falamos de adestradores, agentes que detém o conhecimento dos ritmos do adestramento e repetem os gestos em treino, até a suposta naturalização, alcançada pelas punições e/ou recompensas. Contudo, não são todos os animais que condescendem ao adestramento.

A forma como Lefebvre expõe a ideia do adestramento nos aproxima de Judith Butler e sua discussão sobre gênero⁵, conceito chave do trabalho e que, nas últimas décadas, vem enunciando sua relevância nas análises geográficas, pela emergência do movimento feminista nas ciências, junto do conceito de interseccionalidade, sobre o qual disserto mais à frente. Para Butler, gênero é uma categoria performativa, que não integra o sujeito enquanto aquilo que ele “tem” ou “é”, mas aquilo que ele “faz” (Butler, 2004, p. 42), e tampouco se restringe ao binarismo feminino e masculino. A ação performática do gênero implica na ideia de que o gênero é feito não sozinho ou pelo outro, mas em conjunto, na relação entre o eu, o outro e o imaginário, para além disso, permite compreender o gênero enquanto categoria aberta, passível de ser refeita, o que nos confere historicidade e espacialidade, pela sua qualidade fluida. Para

⁵ A discussão que se segue nesse parágrafo traça paralelos entre Butler e Lefebvre, contudo, salientamos a noção plena das diferenças de corrente teórica seguida pelos intelectuais citados. A aproximação se dá especificamente pela ideia de adestramento de Lefebvre e a construção da norma de Butler, caminhos que nos levam a discussão do corpo, importante dimensão para o trabalho.

Butler, o gênero é a performance que se constitui no ato da repetição, na qual as diferenças e dissonâncias são produzidas. É na ação de repetir que se cristalizam as normas do gênero, ao passo que também são transgredidas a ordem, a possibilidade da subversão.

Quando Lefebvre fala dos adestramentos, ele cita a importância da repetição para sua concretização, expressando que o ato da repetição transcende o estereótipo e alcança a ritualização. A repetição é, portanto, fundamental na definição das normas implicitamente dadas como naturais. Nos escritos de Butler (2004), a norma possui duplo caráter e se difere de uma lei ou uma regra, podendo ser explícita ou implícita. Porém, para tornar-se implícita, ela precisa ter passado pela incorporação social através das práticas sociais, que normaliza e naturaliza os atos. Nas palavras de Butler, a relação entre gênero, norma e repetição se dá da seguinte maneira:

Como em outros dramas sociais rituais, a ação do gênero requer uma performance repetida. Essa repetição é a um só tempo reencenação e nova experiência de um conjunto de significados já estabelecidos socialmente; e também é a forma mundana e ritualizada de sua legitimação. (Butler, 2018, n.p)

De acordo com Butler (1999), as normas, para continuarem em vigor, precisam estar em constante reafirmação, que se dá de modo forçado, característica que por si só mostra o caráter aberto e nunca concluso da materialização tanto do sexo, quanto do gênero. Todavia, como dito previamente, de acordo com Lefebvre, nem todos os animais cedem ao adestramento, nesse caso, baseando-nos em Butler, a norma indica a relação “dentro” e “fora”, onde os indivíduos que não estão dentro da matriz binária ainda assim são definidos em relação a ela, e tem serventia para a norma tanto quanto aqueles que a ela cedem, uma vez que, transformados em seres “abjetos” (Butler, 1999, n.p), por transgredir as normas, servem de exemplo para manutenção da ordem, ao ter a qualidade de sujeito humano negada.

Enfatizo um aspecto da definição de gênero oferecida por Judith Butler, que penso encaminhar o pensamento para o que defendemos neste capítulo, que é a indissociabilidade entre espaço, tempo e corpo na análise do cotidiano. A definição de gênero enquanto “identidade tenuemente constituída no tempo, instituído num espaço externo por meio de uma repetição estilizada de atos.” (Butler, 2018, n.p) não indica apenas a fluidez na escala do corpo, mas assinala diretamente o valor do espaço, tempo e contexto na construção das ações generificadas. Por esse caminho, a Geografia e o gênero se encontram em uma profunda conexão, explicitando como categorias geográficas estão interligadas à construção do gênero e podem e devem auxiliar nas análises da temática.

Mais uma vez, trazemos Massey (2009) como suporte para dizer da relevância do gênero para a Geografia e a reciprocidade desta relação. Segundo Massey, há uma implicação mútua entre ambos, em que a Geografia impactou e impacta a construção cultural dos gêneros, da mesma maneira que as relações de gênero fazem parte da produção do geográfico. Esta afirmação torna-se mais palpável quando a autora fala das observações feministas responsáveis por perceber como “as relações de gênero variam no espaço” (p. 178). Reside aí o grande interesse impulsionado pelos estudos do gênero e Geografia, perceber como e por que as relações de gênero variam no espaço e se constroem a partir dele, não só em tempos pretéritos, mas no mundo contemporâneo, desde escalas globais e culturas diferentes, até culturas e escalas locais (Massey, 2009, p. 178), movimento que pode nos orientar à própria emancipação.

A professora Linda McDowell (1999) aponta para o mesmo caminho, ao expor que um dos principais objetivos dos estudos de gênero em Geografia não é apenas revelar a existência das diferenças de gênero, mas buscar acessar como elas se expressam espacialmente, por meio de uma “mútua constituição” entre gênero e espaço, que tornem visíveis essas relações e questionem sua aparente naturalidade (p. 12, tradução nossa⁶). Além disso, McDowell também propõe uma compreensão geográfica do corpo, ao considerar o corpo enquanto lugar, onde está localizado o sujeito. Segundo ela, as representações do corpo são dinâmicas e variam conforme o espaço, o que o torna uma dimensão flexível.

Delineando o conceito, sem perder de vista todas as possibilidades performáticas e a porosidade das fronteiras da dimensão do gênero, damos enfoque para a construção do gênero feminino e as variações de suas experiências, no caso deste trabalho, dentro do espaço urbano. O interesse está engendrado na argumentação sustentada por Pratt e Hanson (1994) que, ao apresentarem o caso empírico de mulheres de Worcester (Massachusetts), objetivaram manifestar a potencialidade da Geografia na análise das diferenças e das construções de identidade, dentro do próprio gênero feminino. O ponto central do trabalho está no esforço de combate a ideia da rigidez espacial e, conseqüentemente, de vivência de identidade e gênero, através da investigação dos processos que criam as diferenças, para “mostrar as formas pelas quais as identidades de gênero, raça e classe são fluidas e constituídas em lugar - e, portanto, de formas diferentes em lugares diferentes.”⁷ (p. 6, tradução nossa). Por essa perspectiva, somos

⁶ Texto original: [...] mutual constitution

⁷ Texto original: [...] to show the ways in which gendered, racialised and classed identities are fluid and constituted in place—and therefore in different ways in different places.

guiados ao conceito de interseccionalidade, cunhado fora da Geografia e do Brasil, mas que vem norteando tantas discussões das ciências preocupadas com as humanidades.

Contextualizando a fundação do termo, sua origem se dá por conta de uma insuficiência analítica e política presente nos movimentos feministas brancos dos Estados Unidos da América em contemplar outras vertentes do movimento postas à margem, em especial, as mulheres negras. De acordo com Collins e Bilge (2020), a ausência de uma visão panorâmica sobre as diferenças entre as opressões dentro do próprio gênero exigia o rompimento das “lentes monofocais” (p. 17), que ignoravam a complexidade dos marcadores sociais. Situação que Crenshaw (1989) veio sanar com a proposta do conceito de interseccionalidade.

Sinteticamente, a partir de Collins e Bilge (2021), interseccionalidade pode ser entendida enquanto a análise de como as estruturas de poder se interseccionam, revelando a complexidade das diferenças, ao considerar os marcadores sociais - como classe, gênero, raça, idade, orientação sexual e outras - enquanto categorias não hierárquicas, mas que se inter-relacionam e sobrepõem articuladamente, explicando a diversidade de experiências vividas pelos sujeitos, em diferentes posições sociais. Um ponto interessante exposto pelas autoras, com base em Cho, Crenshaw e McCall, é como a interseccionalidade foi proposta para além de um conceito, mas como uma ferramenta analítica, ou seja, valiosa não por aquilo que é, mas por sua operacionalização, por aquilo que pode fazer (Collins e Bilge, p. 18, 2021).

Por esse caminho, pensamos o que a interseccionalidade, incorporada à ciência geográfica, pode fazer por ela e vice-versa. Na Geografia, o conceito de interseccionalidade serve para aprofundar o entendimento das opressões e desigualdades que se organizam no espaço a partir das relações de poder. Em 2007, a geógrafa feminista Gill Valentine destacou que, embora a interseccionalidade tenha uma dimensão espacial evidente, ainda era pouco valorizada entre os/as geógrafos/as. Assim, faz-se fundamental não apenas reconhecer os diferentes marcadores sociais de opressão, mas entender que as opressões não são nunca estruturadas de modo a-espacial.

Cito aqui dois pontos que considero primordiais expostos por Valentine (2007) sobre a interseccionalidade nos estudos geográficos. Primeiro aquilo que a autora chama de interseccionalidade enquanto “realização situada” (p. 14), que mostra a potencialidade de reconhecer a fluidez, variabilidade e instabilidade das relações estabelecidas pelos sujeitos no tempo, espaço e contextos, movimento que refuta a forma pretérita e determinista de pensar as identidades dos sujeitos como algo fixo, ignorando completamente sua capacidade de agência,

frente a produção de suas tramas pessoais. O segundo ponto se relaciona com o primeiro, ao dizer da experiência vivida enquanto dimensão que vai firmar a centralidade do espaço na construção das identidades, corroborando para os “processos de identificação e desidentificação” dos sujeitos, durante a vida (p. 14), justificando a impossibilidade de somar e calcular matematicamente opressões, por conta de sua qualidade fluida, tanto espacial, como temporalmente. Isto posto, a interseccionalidade, enquanto ferramenta analítica, auxilia na compreensão da vida cotidiana, valiosa para a Geografia preocupada com a experiência das práticas socioespaciais.

Em suma, pelo aprofundamento do referencial teórico, finalizamos o capítulo defendendo uma análise crítica das mobilidades, que esteja ancorada na noção de produto-produtora de desigualdades sociais, das quais o gênero forma um dos pilares de sustentação, e pode ser compreendido pela materialidade e imaterialidade do espaço urbano. O deslocamento pelo deslocamento se faz insuficiente para uma análise crítica, que entende o movimento como prática social, sempre relacional e vetor de poder e opressão. A partir da vivência heterogênea de cidade, os papéis de gênero impactam nas dimensões do tempo, do corpo e do trabalho, reforçando que a mobilidade está para além dos meios de locomoção, mas nos acessos e restrições, bem como nas pausas que integram o movimento, que compõem a forma como a vida das mulheres se espacializa.

CAPÍTULO III – Mobilidade, Gênero e Produção Generificada da Cidade

Bom Dia

*Madrugou, madrugou
A mancha branca do sol
Acordou o dia
E o dia já levantou
Acorda meu amor
A usina já tocou
Acorda é hora
De trabalhar meu amor*

***Acorda é hora
O dia veio roubar
Teu sono cansado
É hora de trabalhar
O dia te exige
O suor e o braço
Pra usina do dono
Do teu cansaço***

*(GIL, Gilberto; CAYMMI, Nana. Bom dia. Intérprete: Gal Costa. In: COSTA, Gal. **Gal Costa**.
[S.l.]: Philips, 1969.)*





PORTA
E LATERAL

OLIC

SOU

Presidente
Prudente

SAÍDA



3.1 Mobilidade cotidiana: perspectivas teóricas

A capacidade e/ou necessidade de deslocar-se, compartilhada por diferentes formas de vida, tem atravessado, há tempos, muitos dos interesses da nossa Geografia, elevando a mobilidade e o movimento como dimensões essencialmente geográficas, produtores e indicadores das relações socioespaciais. Para introduzir o conceito de mobilidade - ou melhor dizendo, sua polissemia conceitual - partimos do princípio do caráter paradoxal presente na contemporaneidade, escrito por Marc Augé, no clássico livro *Por Uma Antropologia da Mobilidade* (2010). Apesar de não oferecer um conceito fechado e direto de mobilidade, o que o autor faz é mostrar como, no mundo atual, marcado pelos excessivos deslocamentos de pessoas e ideias, a mobilidade emerge como sinalizadora de contradições e paradoxos. Em um mundo que nunca esteve tão móvel e, ao mesmo tempo, tão cerrado, as mobilidades reestruturam as fronteiras e as percepções de pertencimento, estabelecem o conflito entre se mover e se fixar, nas sociedades devoradas pela velocidade do tempo, que também devora, em tese, as distâncias espaciais.

Para alcançar tais contradições, Augé argumenta que é imprescindível pensar na mobilidade em suas múltiplas escalas, mais um aspecto que traz o tema para a seara da Geografia. O autor ainda usa a mobilidade para colocar em xeque uma das narrativas que mais impactou a Geografia (e a própria História), a narrativa “do fim da história” e de que as diferenças espaciais, que fundam o pensamento espacial e o interesse geográfico, desapareceriam. Uma inverdade, uma vez que, na realidade, o que estamos assistindo é uma complexificação das relações entre os sujeitos em trânsito, as fronteiras, identidades e símbolos que, agora, se refazem em outra velocidade. Augé então corrobora com o pensamento da urgência do tempo nos estudos das mobilidades, escrevendo que, “pensar a mobilidade é também aprender a repensar o tempo” (p. 100) e que, para além disso, “pensar a mobilidade no espaço, mas ser incapaz de concebê-la no tempo, essa é finalmente a característica do pensamento preso na armadilha de uma aceleração que o entorpece e paralisa” (p. 102). É a dupla interação espaço-temporal que deve ser observada nas mobilidades que, por combinar múltiplas temporalidades e, ao se espacializar, apresenta heterogeneidades.

Antes de adentrarmos no conceito de mobilidade mobilizado por este trabalho, é interessante dissertar brevemente sobre caminhos históricos que levaram ao interesse crescente sobre o assunto, não apenas na Geografia, mas em todas as ciências sociais, em especial, pós década de 1990. De acordo com Sheller e Urry (2006), os anos 2000 foram marcados por uma invasão progressiva das mobilidades, que se alastrou pelos estudos das ciências sociais e

recebeu o nome de “virada da mobilidade”, acirrando os debates ao ponto de produzir um “novo paradigma das mobilidades” (p. 208), em que as relações e práticas sociais assumiram protagonismo nos deslocamentos, usando de uma interdisciplinaridade, desde os estudos antropológicos, sociológicos, até as tecnologias, transporte e turismo.

Segundo os autores, o novo paradigma veio desestabilizar dois pontos que estavam frágeis nos estudos das mobilidades anteriores, primeiro a ideia de fixidez e estabilidade presentes nas ciências sociais, imperando um espaço á-móvel, estável e sedentário. Nesse ponto, um aspecto interessante trazido por Sheller e Urry é a centralidade que o automóvel tomou como transformador do “tempo-espaço”, em especial, na vida urbana. O segundo ponto reside na crítica às ciências que defendiam a ideia de desterritorialização e enfraquecimento dos Estados, propondo agora que o novo paradigma enxergue as mobilidades, no mundo globalizado, como fenômeno que combina as desterritorializações com novas territorializações e necessidade de fixação. A tarefa das análises da mobilidade não seria “privilegiar uma 'subjetividade móvel', mas sim de rastrear o poder dos discursos e práticas de mobilidade na criação tanto do movimento quanto da estase.” (Sheller e Urry, 2006, p. 210). Assim sendo, novos paradigmas demandam mudança dos objetos de estudo, bem como das metodologias empregadas.

Desmembrando os pilares de influência do novo paradigma, de acordo com Sheller (2014), temos três importantes bases, o primeiro foi a contribuição da fenomenologia para trazer o aspecto da corporificação do movimento e a dimensão dos sentidos, momento que os estudos sobre as práticas de mover-se na cidade ganham ainda mais força. Em segundo lugar, o pensamento foucaultiano e a centralidade do poder, oferecendo o entendimento de que as mobilidades expressam e constroem o poder social. Já em terceiro, o impacto das teorias pós-coloniais, pilar de contribuição fundante nas teorias críticas da racialidade, etnia, nacionalidade, gênero e migrações, responsáveis - juntamente com as teorias feministas - por abrir espaço para temas até então abandonados nos estudos das mobilidades e que vêm ganhando força a cada dia. Ainda de acordo com a autora, a crítica feminista veio apontar um deslumbramento nos estudos da mobilidade, que estariam romantizando o movimento no espaço, sobretudo com a teoria do nomadismo, desconsiderando os privilégios de movimento e acesso que, normalmente, goza a masculinidade, sobretudo se for branca e heterossexual.

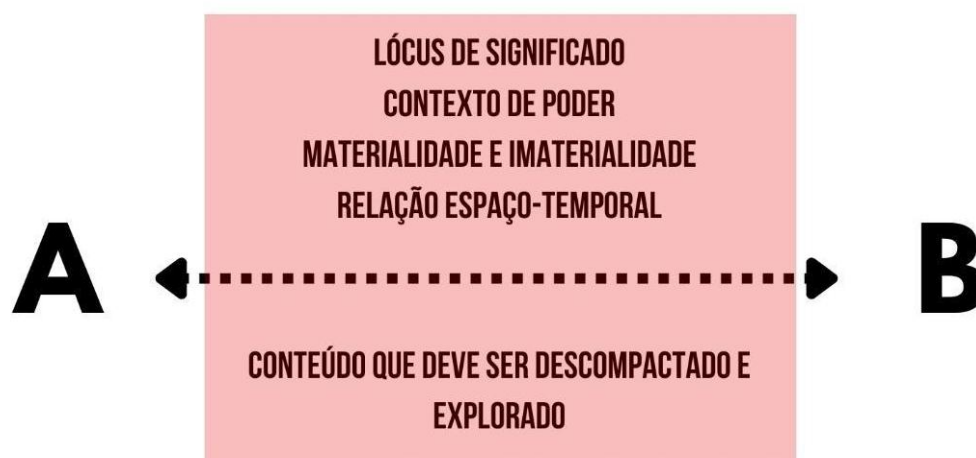
Penso que seja válido tratar da diferença entre movimento e mobilidade, duas palavras usadas como sinônimo, mas que, analiticamente, podem se diferenciar. Para isso, Cresswell

(2006) nos encaminha ao entendimento de movimento enquanto ação munida de significados, inerente a natureza humana e que também produz e reproduz poder. De acordo com o geógrafo, movimento seria a “mobilidade abstraída” (p. 03), ou seja, a mobilidade alheia aos seus contextos e representações, centrada nos deslocamentos. A mobilidade, por sua vez, diferencia-se do movimento (sem o excluir) ao contextualizá-lo, situando no espaço-tempo para além dos deslocamentos, assim, ela revela a produção social do movimento:

Movimento raramente é apenas movimento; ele carrega consigo o peso do significado, e é esse significado que salta entre escalas. É essa questão do significado que permanece ausente nos relatos sobre mobilidade em geral, e porque permanece ausente, conexões importantes não são feitas. (Cresswell, 2006, p. 07)

Com base nas ideias de Cresswell e para melhor representar o que compreendemos de sua argumentação, trazemos o esquema abaixo, concordando com o pensamento de que os estudos das mobilidades têm o objetivo de descompactar e explorar o que se coloca entre os pontos, para além da métrica da distância que, sem dúvidas, é também relevante:

Figura 1 - Esquema - A mobilidade para além dos pontos de deslocamento



Org.: a autora, 2025.

Entre as significativas contribuições do novo paradigma das mobilidades está o papel que assume a variação das escalas (Sheller e Urry, 2016; Sheller, 2014; Bastazini, 2022) e a potencialidade que o inter cruzamento delas oferece na análise, que denotam a complexidade e transversalidade das dinâmicas de poder, escalas que podem ir do globo, até a mais íntima escala, a do corpo, citado frequentemente neste trabalho. O tempo e o espaço, abstratos como são, têm também sua inegável materialidade, o que os teóricos do novo paradigma das

mobilidades expressam é que os estudos das mobilidades ajudam a materializar a abstração do espaço-tempo.

Para dar conta das contradições da mobilidade, Tim Cresswell e a pesquisadora Tanu Uteng (2008) propõem que a visão seja holística e não se restrinja aos deslocamentos entre pontos, ou a movimento descorporificado, experienciados sem a lógica do poder operante. Assim como movimento e mobilidade se distinguem, os autores trazem o termo “motilidade”, que diz respeito à capacidade que os sujeitos têm de se mover, indo além do movimento pela escolha, mas pela potência (ou não) de ser realizado. O grau de motilidade é indicador das desigualdades, e integra o conceito de mobilidade.

Tendo diferenciado movimento e mobilidade, é pertinente distinguir também duas dimensões diferentes, que são “mobilidade” e “acessibilidade”, esta última entendemos como conectada à ideia de motilidade, em algum nível, no entanto, vai além do deslocar-se. Se buscarmos no dicionário, acessibilidade será definido como “qualidade do que é acessível”, diz respeito à possibilidade e condição de acesso e uso, portanto, a potencialidade que o sujeito tem (ou não) de realizar seus deslocamentos, com base na materialidade (infraestrutura, por exemplo) e nas condições contextuais que o deslocamento se dá (Bastazini, 2022), seja tempo, ou “aspectos sociais, econômicos, culturais e morais” que são os fatores que, apesar de não determinantes, condicionam a mobilidade (Graça Costa; Alves Filho; Ferreira Leite et al, 2023), por isso, analisar as in(acessibilidades) é fundamental para entender os níveis de exclusão social no espaço urbano, que não se restringe à oferta de transporte, por exemplo (Jirón, 2017). Ou seja, apesar de conectadas, a oferta à infraestrutura não sustenta a garantia da acessibilidade, uma vez que acessibilidade está além da capacidade de mover-se ou não, mas sim da possibilidade de acessar determinados espaços. Podemos imaginar um sujeito que pode deslocar-se pela cidade de automóvel, privado ou não, mas não necessariamente ter acesso a espaços específicos que, por alguma razão, são negados a ele.

Tratando dos deslocamentos dentro do tema das mobilidades, vale ressaltar o fator das distâncias. Na contemporaneidade, as distâncias, quando vistas exclusivamente de maneira euclidiana, acabam transferindo rigidez a um tempo-espaço que não se estrutura assim. Ao negar a “pluralidade das métricas” de que fala Levy (p. 02, 2009), a rigidez euclidiana enfraquece a relatividade das distâncias, isto é, as mobilidades preocupadas unicamente com as distâncias perdem de vista que as experiências de tempo e o espaço não são só métricas, mas associadas ao contexto/conteúdo em que se dão.

Pontuar isto não é negligenciar o valor das distâncias, pelo contrário, é afirmá-lo, como faz Lindón (2012), usando a expressão “des-alejación” (p. 711), dimensão analítica que significa aproximação e/ou afastamento que nós, enquanto sujeitos naturalmente móveis, exercemos das coisas, pessoas e lugares cotidianamente, e é engendrada no nosso corpo, que serve como referência maior de toda relação com a externalidade, sempre variável socioespacialmente. Como exemplo, podemos pensar no que as geógrafas feministas e estudiosas das mobilidades revelam e que será mais bem abordado nos resultados, que é a comparação entre os deslocamentos diários entre homens e mulheres, em que as mulheres, apesar de comumente percorrerem distâncias mais locais e curtas que os homens, acumulam uma carga de afazeres superior embutida em seus deslocamentos (Cresswell e Uteng, 2008; Hanson e Pratt, 1994), o que produz mobilidades diferentes e reforçam desigualdades de gênero.

Em suma, o que faz uma pesquisa crítica sobre as mobilidades é aprofundar quem, como, quando, com qual qualidade realiza (ou não) os deslocamentos, quando eles são impostos e quando são voluntários, como são performados e corporificados, e como produzem o poder, em escalas entrelaçadas (Sheller, 2014). Todas estas dimensões combinadas conduzem à compreensão da mobilidade.

A polissemia conceitual de mobilidade, bem como sua transescalaridade, leva-nos a expor qual mobilidade exatamente o presente trabalho busca apreender. Aqui, caminhamos para a análise da mobilidade cotidiana que, de acordo com Legroux (2021), usando da triplicidade espacial de Lefebvre (2000), é a mobilidade preocupada com os “deslocamentos diários” dos sujeitos (p. 03), levando em conta as dimensões de moradia, consumo, lazer e trabalho. A mobilidade cotidiana estaria então focada na compreensão da experiência do espaço vivido, percebido e concebido, tripé da produção do espaço. A potência da mobilidade cotidiana, ainda segundo o autor, é sua capacidade reveladora das desigualdades socioespaciais, por estar amplamente conectada a mobilidade social dos sujeitos, a possibilidade de ascender ou não as camadas sociais.

A temporalidade e a espacialidade são essenciais para podermos diferenciar os tipos de mobilidade das tantas possíveis, pela distinção dos ritmos e das escalas espaço-temporais de análise. Para sustentar esta argumentação, acionamos Balbim (2016) que pensa as mobilidades dividindo em dois seus aspectos temporais e espaciais, o temporal é separado entre movimento recorrente e não recorrente, o recorrente diz respeito ao cíclico, vivido em um período curto e repetido, enquanto o oposto fala dos movimentos de tempo longo. A dimensão espacial é

dividida entre aqueles movimentos feitos na escala “interna ao lugar de vida” e os realizados em escalas externas ao “espaço de vida” (p. 29), a exemplo das imigrações. Apesar dessa divisão, o autor frisa que todas as mobilidades estão articuladas. Assim sendo, a mobilidade cotidiana está dentro do quadro da mobilidade preocupada com o tempo que se repete de forma circular no espaço local do sujeito, é a mobilidade que engendra “hábitos ao longo do tempo da vida e conforma práticas espaciais, mecanismos de reprodução no cotidiano.” (p. 30).

3.2 O processo de fragmentação socioespacial: do contexto metropolitano às cidades médias

As transformações expressas pelas cidades contemporâneas nas últimas décadas impuseram novos desafios interpretativos àqueles que se dedicam a compreender as redefinições, rupturas, permanências e discontinuidades presentes tanto na configuração espacial quanto nas dinâmicas temporais e simbólicas. Isso se dá porque essas transformações não representam simples substituições de elementos pretéritos por novos, mas, em muitos casos, a sobreposição e interconexão entre diferentes processos, que acabam por entrelaçar e complexificar os padrões urbanos anteriormente reconhecidos. Como afirma Secchi (2007, p. 123), “o fragmento nos embarça”; e é justamente esse caráter cada vez mais fractal das cidades que nos pede o retorno às temporalidades - tão discutidas no corpo deste trabalho - para enxergar o tempo sob a perspectiva da simultaneidade, abandonando a linearidade da sucessão para articular o contínuo ao descontínuo. É nesse cenário que pensamos as mudanças nas estruturas urbanas como posto por Sposito (2001), na qualidade de processo em alteração constante, de modo que o uso do conceito “reestruturação urbana” é mais proveitoso.

Como parte da reestruturação urbana, em especial, nas últimas décadas do século XX em diante, está o processo de fragmentação socioespacial. Assim como a própria mobilidade, os autores debruçados sobre os estudos da fragmentação socioespacial apresentam não apenas sua polissemia conceitual, mas sua multidimensionalidade (Sposito, Sposito, 2020). A contemporaneidade do processo de fragmentação pode dificultar a apreensão de seu conceito (Legroux, 2021) que, por vezes, é confundido ou visto como substituição de processos antigos, como segregação socioespacial.

Nessa perspectiva, o processo de fragmentação socioespacial é a “expressão territorial de novas dinâmicas que envolvem, sobretudo, o processo de segregação socioespacial articulado às novas práticas espaciais reveladoras da segmentação do consumo do espaço urbano.” (Dal Pozzo, 2017, p. 283). Para elucidar, é importante falar das distinções entre

diferenciação e segregação - por vezes ditas como sinônimo ou em relação de contínua reciprocidade - compreender que nem sempre as diferenciações e desigualdades se manifestam como segregação (Sposito e Góes, 2013), é possível que as diferenciações existam sem a segregação, ao passo que a segregação, sempre espacial (Sposito, 2013), é dependente das diferenciações que, quando acirradas, se manifestam em desigualdade no espaço. Assim, enquanto a segregação liga-se mais diferentemente às áreas de moradia, a fragmentação envolve esta e outras dimensões da vida urbana, como consumo e lazer. Portanto, a fragmentação não exclui processos pretéritos como segregação e exclusão, mas os acentua, acirrando sua expressão não só no tecido urbano, mas na escala da vida cotidiana das pessoas, pelos esforços crescentes de diferenciação, caracterizando a sua determinação dupla, que articula sempre os pares material e imaterial, objetivo e simbólico, por isso o termo socioespacial (Sposito e Góes, 2013).

Como argumenta Salgueiro (1998), tal processo esteve ligado às mudanças sofridas a partir do pós-guerra. A cidade industrial foi marcada pela divisão conhecida do par centro-periferia, que expressava já a segregação, com destaque ao papel do Estado enquanto força motriz da regulação do espaço urbano. Este panorama se modifica com a inserção de novos agentes na produção do espaço, após a década de 70, e passa a desenhar nas cidades novas conformações que irão romper com a continuidade conhecida da lógica centro-periférica, caracterizando a cidade pós-moderna. No Brasil, é a partir dos anos de 1990 que o debate começa a emergir, inicialmente, na escala das metrópoles (Legroux, 2021), justamente pela análise de que essas cidades estariam apresentando a complexificação da lógica do centro único e privilegiado e uma periferia empobrecida.

Outra importante alteração nas cidades contemporâneas, que corroborou para o processo de fragmentação, foi a reformulação na relação entre o setor público e o privado, em especial, nas cidades latino-americanas. Segundo Schiavo, Gelfuso e Vera (2017), essas cidades foram utilizadas como laboratórios para as práticas neoliberais e, por isso, passaram a vivenciar uma série de processos vinculados a esse modelo, o qual “condiciona espaços da cidade tanto para crescimento econômico como para o hiperconsumo.” (p. 302). Um dos desdobramentos observados é o fortalecimento das parcerias entre o público e o privado. Os autores também apontam que a construção socioespacial nas sociedades público-privadas estaria sendo moldada por uma nova configuração urbana, marcada pelo protagonismo do consumo e do crescimento econômico. Essa lógica impulsiona o surgimento de “novas ‘centralidades’ que corporizam os artefatos de consumo, como shoppings, complexos

empresariais, condomínios fechados e as áreas anexas se multiplicam por meio de uma expansão horizontal descontrolada [...]” (p. 303), favorecendo uma cidade fragmentada.

Com isso, no plano material das cidades, a fragmentação altera as centralidades em sua quantidade, passando da estrutura monocêntrica para a cidade policêntrica, de multicentralidades, que se alicerça na variedade dos “pólos de emprego, de comércio, de serviços, de lazer [...]”, concomitante ao enfraquecimento do “centro principal” (Salgueiro, 2001). Este fenômeno se deu de forma mais expressiva e veloz na metrópole paulista, mas alcançou, nos últimos anos, as cidades grandes e médias do Estado (Sposito, 2001). A multicentralidade para além das metrópoles se deu com a

[...] entrada nessas cidades de capitais comerciais de grande porte, com novas lógicas locacionais; - aumento do interesse dos capitais imobiliários na construção de novos equipamentos comerciais e de serviços, de forma associada ou não a esses capitais comerciais; - acelerada expansão territorial urbana, gerando tecidos descontínuos e fragmentados; - ampliação da diferenciação socioespacial, refletindo-se, muitas vezes, em exclusão socioespacial; [...] (Sposito, 2001, p. 237)

Para Salgueiro (2001, p. 116), além do aparecimento de novas centralidades, outros três elementos constituem as bases da fragmentação, como o surgimento de áreas que mesclam usos diferentes, as chamadas “áreas mistas”, e outros dois aspectos de destaque, primeiro os enclaves residenciais – os enclaves fortificados de Caldeira (2000) - que se alastram pelo tecido urbano concentrando a homogeneização social e, por último, a quebra da relação com o “entorno próximo”, gerada pela construção de relações socioespaciais que transpassam a redoma da proximidade, fragilizando a necessidade do entorno, tudo isso corroborando para o desencontro das classes sociais. Assim sendo, a fragmentação não se restringe a dimensão residencial dos sujeitos, mas atinge suas práticas socioespaciais, alterando a relação de tantas dimensões da vida humana, do habitar, ao lazer, consumo, trabalho e, logicamente, da mobilidade urbana.

Segundo Sposito e Góes (2013, p. 291), no processo de fragmentação em curso nas cidades médias, alguns pares dialéticos são elementares. Primeiro, a homogeneização x esforços de diferenciação, ou seja, a relação paradoxal na criação de espaços homogêneos que, ao mesmo tempo, caminha junto da necessidade da diferenciação, ação alicerçada no consumo que sustenta o distanciamento das classes. Em segundo, o crescimento da cidade e distanciamento da sua crescente população, em outras palavras, a expansão territorial e populacional das cidades médias que, junto da autoss segregação, fragiliza as relações entre seus habitantes e, por fim, nos encaminha à fragmentação socioespacial.

Ao falarmos de fragmentação nas cidades médias, é crucial dedicarmos atenção para os espaços de autossegregação, pela sua conexão com o nascimento das novas centralidades. As cidades médias dispõem de vazios urbanos, característica que contribui para as construções de espaços de autossegregação, entendidos como a segregação realizada pela escolha - em grande parte, das classes mais elevadas - de se auto isolarem em áreas valorizadas da cidade, dentro de condomínios residenciais murados, com a privação do lazer e a vigilância constante (Dal Pozzo, 2011). Muito mais que um modelo de habitação, é um estilo de vida que, importado das metrópoles - no entanto, sem as mesmas justificativas - se alastra pelo tecido urbano.

Seguindo essa mesma linha de raciocínio, os espaços mencionados anteriormente - marcados pela fortificação, interiorização e papel ativo na fragmentação socioespacial - podem ser interpretados como “espaços totais”, conforme descrito por Morcuende (2021). São chamados de “totais” por serem espaços voltados para si mesmos, sustentando uma pretensa autossuficiência, baseada na rejeição daquilo que está fora. Ainda que componham a malha urbana, esses espaços rompem com sua continuidade, incorporando, em sua arquitetura, traços que evidenciam a recusa à cidade. É importante destacar, como o próprio autor assinala, que não apenas os condomínios fechados de alto padrão ou os shopping centers se enquadram nessa definição, mas também os conjuntos habitacionais. Esses espaços instauram uma lógica de “dentro” e “fora” e de “nós” e “o outro”, a dimensão física imbricada à dimensão simbólica e social da separação, ou nas palavras do autor:

A separação tem também uma dimensão social, pois a distância entre os grupos não é apenas física. Com a queda das solidariedades tradicionais, em paralelo ao enfraquecimento da classe para si, foi se constituindo por um lado, uma comunidade de subsistência -o espaço banal da escassez de Santos - e, por outro, uma comunidade de iguais -com a lógica da homogeneidade social-. Uma distância social estabelecida a partir da recriação em imagens dos modos de vida alheios. (Morcuende, 2021, p. 4)

São os esforços de diferenciação conectando as dimensões materiais e simbólicas da vida cotidiana, movimento que apontou Holston (2013), ao comentar que o surgimento de espaços e serviços fragmentados e personalizados nasce como uma reação das elites às demandas por igualdade provenientes da classe trabalhadora. Trata-se, segundo ele, de uma forma explícita de promover o desencontro, indo além do tratamento diferenciado dado àqueles com “contas especiais”, alargando-se agora à criação de espaços, setores e ambientes especialmente projetados para atendê-los. O que essas práticas fazem é combinar a diferenciação e a desigualdade através do atendimento desigual entre os usuários dos serviços, ambientes que o autor classifica como “fortificados e interiorizados”, com a finalidade de “separar tanto quanto possível o entrincheirado do insurgente, de modo que um não mais

encontre o outro no mesmo espaço, face a face, com qualquer necessidade de diálogo.” (Holston, 2013, p. 42). Com isso, constrói-se, mais uma vez, o progressivo afastamento das diferentes classes, intensificado pelo processo fragmentário.

No Brasil, entre os fatores que proporcionaram o fenômeno descrito acima, podemos citar o contexto político da redemocratização, pós década de 80, proporcionada pela Constituição Federal que teve como centralidade não só a inviolabilidade dos direitos, mas sua igualdade universal, despertando na classe média o desejo das diferenciações, sustentando pelo discurso da insegurança (Caldeira, 2000; Góes, 2016). Percebe-se assim que o consumo e a classe média são duas forças motriz do processo de fragmentação socioespacial. Sobre o consumo, assistimos ao avanço dos espaços voltados para tais práticas como prioridade, estendendo o debate para além do espaço de moradia - na forma dos condomínios residenciais fechados - mas aos espaços de consumo segmentados, acertando todas as dimensões do cotidiano, mercantilizando a vida. Como exemplo expressivo disso temos o impacto dos *shoppings centers* nas metrópoles e cidades médias brasileiras que, evidentemente, apresentam especificidades entre si.

Os *shoppings centers* são bons exemplos da contraditória relação entre esforços de diferenciação e homogeneidade. No plano simbólico, Góes (2016) nos fala como esses espaços buscam um público segmentado, produzindo homogeneidade, ao passo que o consumo os diferencia dos outros e os torna heterogêneos. Ainda de acordo com a autora, enquanto nas metrópoles há uma oferta diversificada de *shoppings centers* voltados a diferentes segmentos sociais, nas cidades médias, todos os *shoppings* continuam tendo como público-alvo, majoritariamente, a classe média. Por isso, mais uma vez, reconhecer a influência dessa classe na dinâmica de fragmentação observada nessas cidades é essencial.

Contudo, vale dizer que a busca pela homogeneização nesses espaços não equivale ao seu completo sucesso, ou seja, são espaços que podem receber sujeitos que atravessam a ordem desejada e acabam por tornar-se “problemas” a serem resolvidos, sujeitos associados, comumente, as juventudes. Nas cidades médias, temos um fator relevante que proporciona entraves ao grau de diferenciação alcançado nesses espaços, se comparado às metrópoles, que é a distância:

Assim confirmamos que, embora a homogeneidade seja almejada pelos *shopping centers*, há variações, embora sempre menores que as presentes em outros espaços coletivos da cidade, especialmente os espaços públicos. No caso das cidades médias, as distâncias menores são fator a ser levado em conta quando os processos de diferenciação revelam seus limites, sobretudo, se contrapostas às distâncias muito

maiores e às condições de uso dos transportes coletivos das áreas metropolitanas, marcadas pela superlotação, lentidão do trânsito etc. (Góes, 2016, p. 72)

Nessa perspectiva, entendemos que a distância opera como um dos fios que nos conduz à interação entre fragmentação socioespacial e mobilidade, possibilitando a compreensão das especificidades que marcam o processo nas cidades médias e reverberam ativamente pelas práticas socioespaciais dos sujeitos.

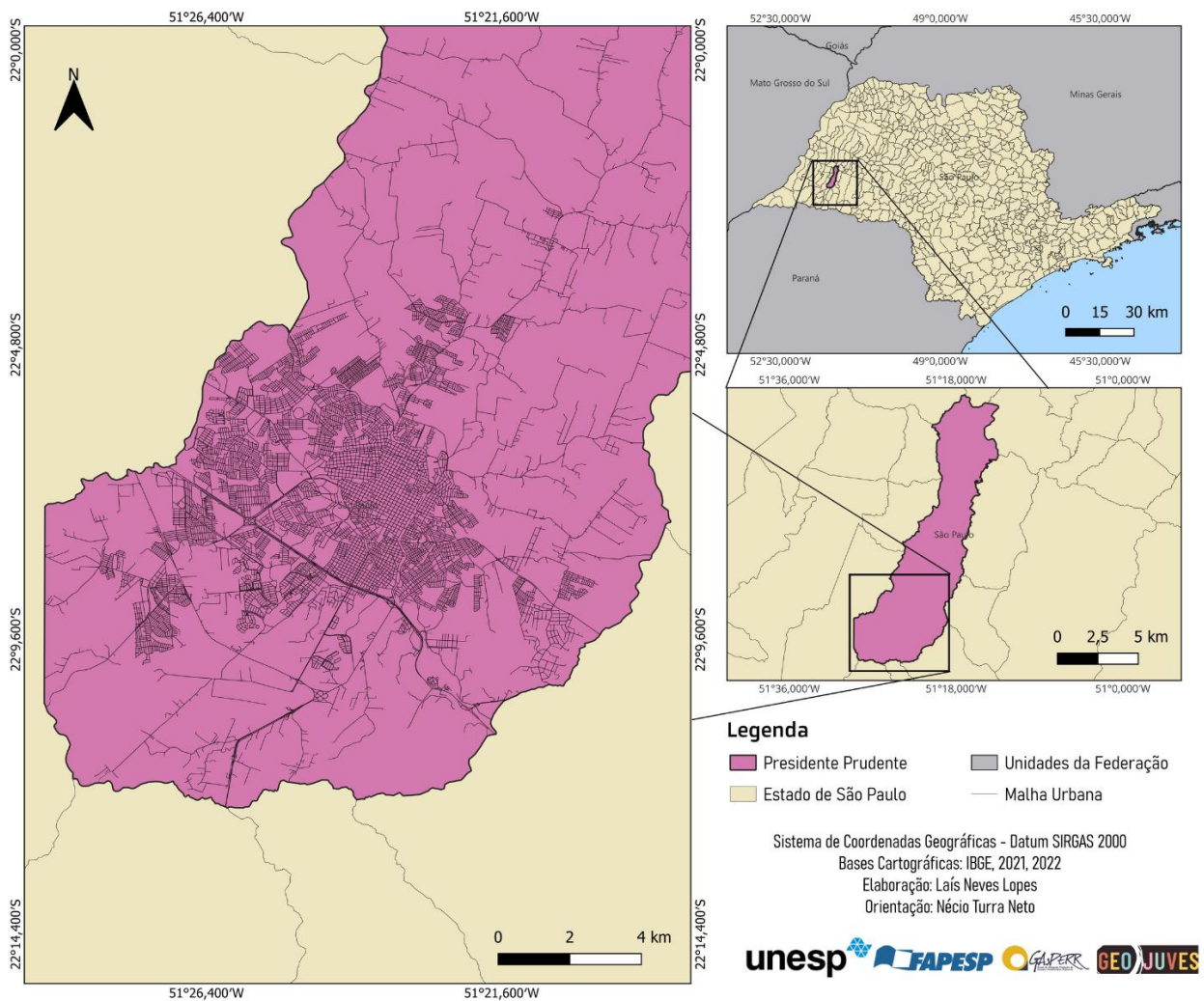
3.3 O caso de Presidente Prudente

Fundada no ano de 1917, no extremo oeste paulista, a origem da cidade de Presidente Prudente, assim como tantas do Estado de São Paulo, esteve ligada à expansão bandeirante e cultivo cafeeiro, marcada pela construção da Estrada de Ferro da Alta Sorocaba, que corta a cidade. O sistema coronelista teve forte impacto na criação e produção do espaço urbano da cidade, estabelecendo uma relação intrínseca com a dimensão agrária, que dura até hoje, pela figura de agentes latifundiários.

A transformação da malha urbana de Presidente Prudente passou por algumas fases, influenciadas pela presença de diferentes agentes. Até a década de 1930, a ocupação da cidade seguia o eixo norte-sul, que acompanhava o traçado da ferrovia, principal meio de escoamento de produtos como o café, que foi afetado, logicamente, pela crise de 1930, elevando a importância do algodão na região. Já na década de 1950, o cenário muda com a entrada dos agentes imobiliários, que introduzem os primeiros loteamentos urbanos com fins comerciais na cidade (Scatalon, 2019). De acordo com a autora, é somente após 1960 que a expansão urbana transpassa a barreira física do Córrego do Veado, expandindo para o lado leste que, comparado ao oeste, demorou a crescer, importante momento para entender a cidade atual.

Carregando em sua formação a história sólida das terras griladas, engendrada em uma ocupação violenta e arbitrária da região, Presidente Prudente constitui-se hoje enquanto uma cidade média, recebendo o título de Capital Regional, ou Capital da Alta Sorocabana, pela influência que exerce sobre seu entorno, que vai além da região oeste do estado de São Paulo, e alcança parte do Norte do Paraná e Sul do Mato Grosso do Sul (Abreu, 2001). De acordo com o último Censo do IBGE, em 2022, a cidade contava com 225.668 habitantes, com densidade demográfica de 402,52 habitantes por km². Abaixo, o mapa de localização geográfica da cidade de Presidente Prudente no Estado de São Paulo e da sua área urbana.

Figura 2 - Localização geográfica de Presidente Prudente no Estado de São Paulo



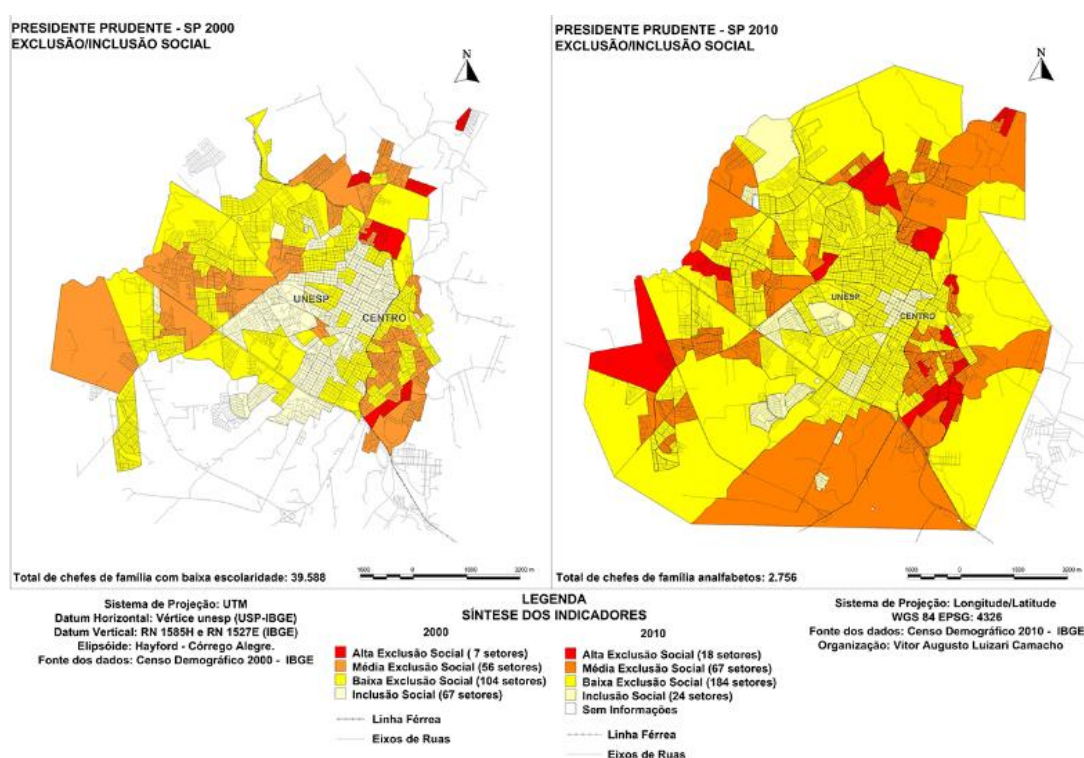
Org.: a autora, 2025.

O que as pesquisas realizadas nos últimos anos mostraram – especialmente, pelo Projeto Temático FragUrb - é que a cidade de Presidente Prudente está produzindo e sendo produzida pelo processo de fragmentação socioespacial, mostrando que tal lógica não está mais restrita às metrópoles, mas alcançando as cidades médias, como dito anteriormente. Portanto, Presidente Prudente estaria apresentando o rompimento do conhecido par centro-periferia, e caminhando para uma lógica muito mais complexa, de afastamento acentuado entre os sujeitos de diferentes classes, em várias das dimensões da vida cotidiana, da habitacional, até as mais simbólicas e subjetivas.

Um dos mais expressivos aspectos disto, em Presidente Prudente, tem sido o crescimento dos espaços residenciais fechados, sejam os condomínios de alto padrão, como

também os de classe média e mesmo baixa, ao passo que os conjuntos habitacionais populares estão localizados em regiões bastante específicas da cidade. A figura a seguir, retirada do Atlas Ambiental Escolar de Presidente Prudente, representa espacialmente um estudo sobre a exclusão e inclusão social na cidade, comparando dados censitários por setor demográfico entre os anos de 2000 e 2010.

Figura 3 - Mapa de Exclusão/Inclusão social em Pres. Prudente (Síntese) (2000 e 2010).



Fonte: Atlas Ambiental Escolar de Presidente Prudente – SP, Brasil, 2017

Na porção sul e noroeste da cidade há uma concentração dos condomínios residenciais de alto padrão, onde também estão concentradas as maiores rendas familiares, enquanto ao norte da malha urbana, em direção a área rural e afastada do centro da cidade, estão os conjuntos habitacionais mais populares. Essa informação socioespacial é relevante para a análise das entrevistas e percursos, que virão mais à frente.

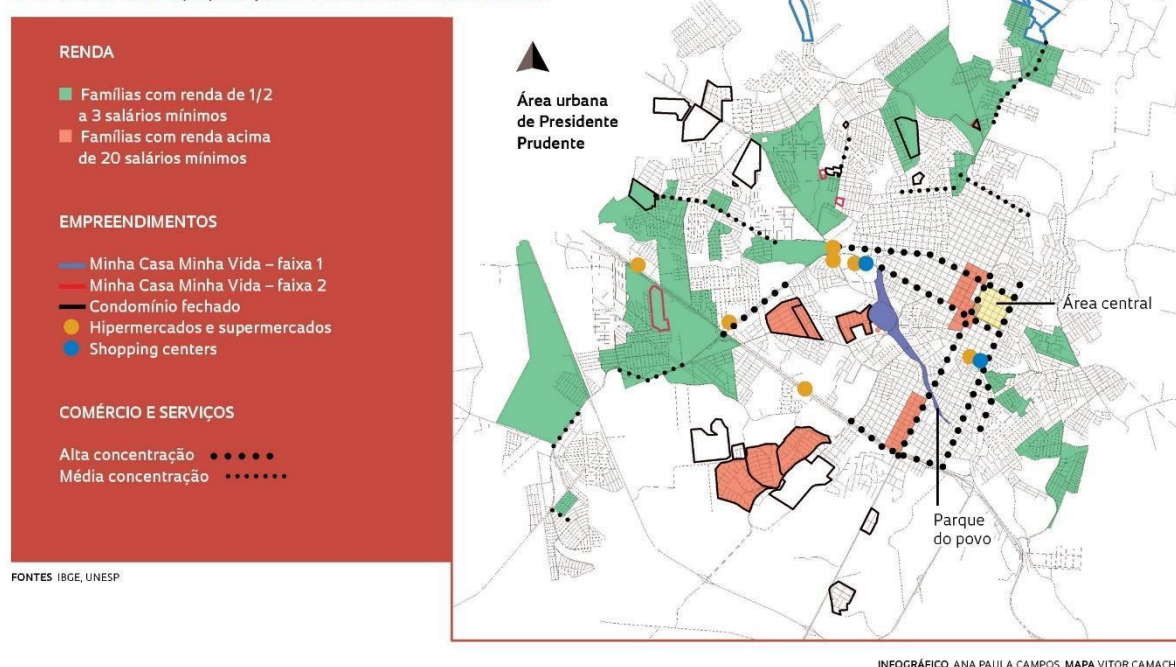
A atual política de habitação social, o Programa Minha Casa, Minha Vida, faixa 1, quando veio se instalar em Presidente Prudente, reforça a zona norte da cidade como área

reservada à população de mais baixos rendimentos. O Conjunto Habitacional João Domingos Netto, entregue em 2015, projetado para receber um pouco mais de 8 mil pessoas, é o caso que estamos fazendo referência aqui.⁸ Para melhor compreender a espacialização habitacional mencionada, trazemos a representação abaixo, elaborada por Ana Paula Campos e Vitor Camacho:

Figura 4 - Cidades Cindidas: Distribuição de renda, empreendimentos e comércio em Presidente Prudente

Cidades cindidas

Áreas de moradia de centros urbanos de porte médio expõem a divisão entre a população de baixa renda e a de alta



Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/a-vida-entre-muros/>

O mapa acima, quando relacionado ao mapa de exclusão e inclusão social da cidade, evidencia a cisão entre as classes sociais no plano habitacional e como as zonas urbanas são ocupadas de maneira planejada, ampliando a distância entre aqueles que podem optar pela segregação e aqueles para quem ela é imposta. Estes últimos acabam sendo empurrados para

⁸ Para maiores detalhes da construção e entrega do Conjunto Habitacional João Domingos Netto: [https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2015/09/conjunto-habitacional-e-entregue-11-anos-apos-concepcao.html#:~:text=Presidente%20Prudente%2FCedida\)-,O%20novo%20bairro,mil%20e%209%20mil%20pessoas.](https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2015/09/conjunto-habitacional-e-entregue-11-anos-apos-concepcao.html#:~:text=Presidente%20Prudente%2FCedida)-,O%20novo%20bairro,mil%20e%209%20mil%20pessoas.)

áreas mais afastadas dos principais serviços de consumo, como hipermercados e shopping centers.

Na Zona Norte, por exemplo, observa-se uma concentração moderada de serviços, que só se intensificou após a criação do conjunto habitacional. Esse processo funcionou como estratégia de expansão urbana, oferecendo moradias distantes do centro, porém, sem garantir a infraestrutura necessária no entorno. Realizou-se o sonho da casa própria, ao passo que se instaurou ou agravou o dilema da mobilidade urbana para esses moradores.

A cidade de Presidente Prudente enfrenta, atualmente, um retrocesso no que diz respeito à mobilidade urbana, que, como mencionado anteriormente, constitui um dos eixos estruturantes do processo de fragmentação. A desintegração do transporte coletivo, marcada pela insuficiência de linhas em determinados horários e pelo aumento do valor da passagem⁹, tem impactado diretamente o direito à cidade daqueles que dependem desse modal. Diante da precarização e da baixa qualidade do serviço, a aquisição e uso do transporte individual tem se tornado, para os prudentinos, uma alternativa cada vez mais frequente e necessária, que acaba retroalimentando a problemática da mobilidade, pelo aumento da frota de veículos nas ruas – com todas as questões ambientais que acompanham - e individualização das soluções, que enfraquece o próprio transporte público.

Os números nos auxiliam na visualização da realidade comentada. De acordo com o IBGE Cidades, em 2024, Presidente Prudente contava com uma frota total de 191.829 veículos, desse número 103.884 eram automóveis e 39.069 motocicletas. Já em relação a quantidade de ônibus da empresa Sou Prudente (atual empresa que comanda a operação do sistema de transporte coletivo), em junho de 2025 a cidade contava com 75 no total. Segundo reportagem publicada no jornal O Imparcial, em outubro de 2025¹⁰, com base em dados do Panorama do Censo 2022 do IBGE, de um total de 91.330 trabalhadores de Presidente Prudente, 51,31% utilizavam o carro como meio de transporte principal para o trabalho, enquanto 20,04% (18.306 trabalhadores) fazia uso da motocicleta e apenas 14,44% iam para o trabalho de ônibus, o que corresponde a 13.189 do total de empregados.

O cenário do transporte público em Presidente Prudente tem sido, há anos, marcado por disputas e instabilidade. Isso pode ser observado pelas constantes trocas de empresas

⁹ No momento da escrita dessa dissertação (2025), o valor da passagem do transporte coletivo era R\$5,00.

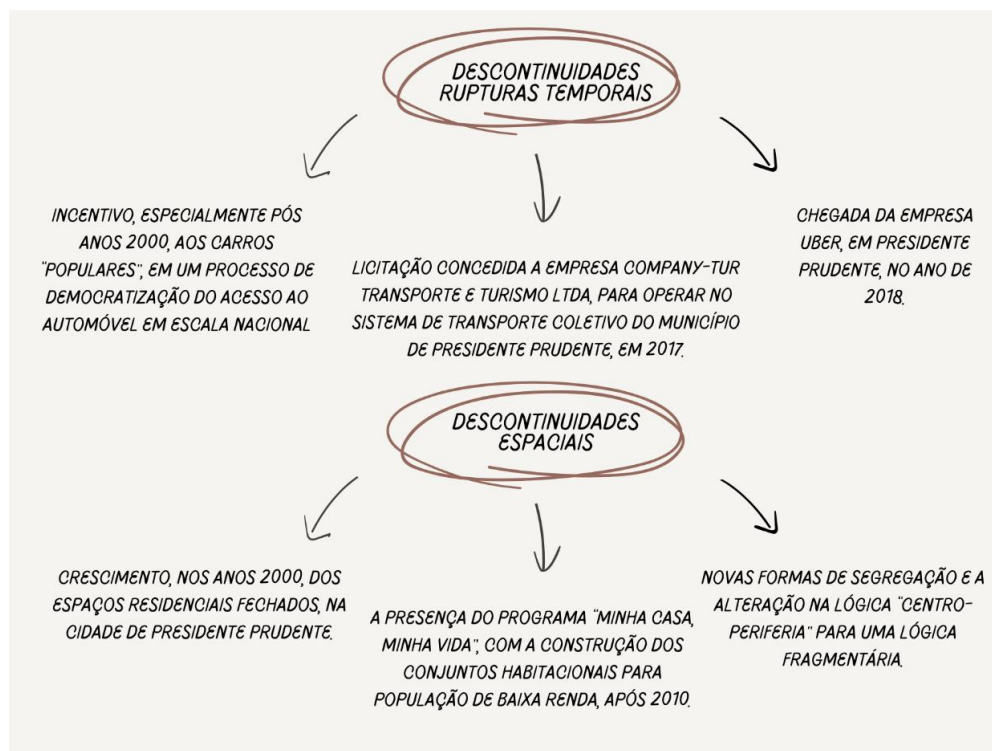
¹⁰ Para mais informações sobre a reportagem citada: <https://www.imparcial.com.br/noticias/-em-prudente-carro-e-o-principal-meio-de-transporte-para-chegar-ao-trabalho-aponta-ibge,76564>

responsáveis pelo serviço, motivadas por descumprimentos contratuais desde a abertura da licitação realizada pela prefeitura em 2017. Naquele ano, o edital de concessão do transporte coletivo urbano municipal foi vencido pela empresa Company Tur Transporte e Turismo Ltda., conhecida pelo nome fantasia Pruden Express, que já atuava na cidade havia mais de duas décadas, em parceria com o Transporte Coletivo de Presidente Prudente (TCPP).

Com o novo contrato, a Pruden Express passou a operar sozinha o sistema de transporte público, mas rapidamente se tornou alvo de inúmeras reclamações da população, devido ao aumento no preço das passagens, à má qualidade dos ônibus, ao atraso no pagamento da outorga e às frequentes greves dos trabalhadores. A situação levou à abertura de uma CPI para investigar as condições do serviço. Após o processo, a Company Tur foi substituída pela Santa Cecília Turismo, que assumiu a operação sob o nome fantasia Sistema de Ônibus Urbano (SOU), empresa atualmente responsável pelo transporte coletivo da cidade.

É importante pensar todo esse contexto de descontinuidade na dimensão temporal do transporte e mobilidade da cidade em conjunto com as descontinuidades presentes no espaço, isto é, no próprio tecido urbano, pois se inter-relacionam. Para melhor elucidar o que queremos dizer, mostramos abaixo um esquema que sintetiza essas descontinuidades, as quais, como argumentamos, impactam diretamente a experiência urbana, especialmente no que se refere à mobilidade e, conseqüentemente, ao processo de fragmentação socioespacial.

Figura 5 - Esquema explicativo - Descontinuidades espaço-temporais e seus impactos na mobilidade de Presidente Prudente.



Org.: a própria autora, 2025.

Em síntese, as descontinuidades no espaço-tempo, em escala nacional e local, que marcam a condição da mobilidade urbana em Presidente Prudente, expressam a falta de conexão entre planejamento, infraestrutura e políticas públicas que recrudesce as desigualdades pela limitação do direito à cidade. A mobilidade, que deveria ser plena e servir como elemento de conexão e inclusão, acaba por aumentar as distâncias físicas e simbólicas entre diferentes grupos sociais, consolidando a fragmentação em Presidente Prudente.

3.4 Fragmentação socioespacial, mobilidade cotidiana e gênero

No subcapítulo anterior, falamos do processo de segregação – entendido como integrador da fragmentação socioespacial – mas que, no plano da morfologia urbana, depende da relação complementar e próxima com seu entorno, de quem se diferencia. Em contrapartida, quando falamos do tecido urbano fragmentado, vemos a transformação dessa relação do entorno complementar para uma lógica de autonomia entre os fragmentos, percebida pelo distanciamento socioespacial (Jirón e Mansilla, 2014). Quando contextualizamos o processo fragmentário como expressão da lógica neoliberal, sua escala de rebatimentos é ampliada para a vida como um todo, articulando vetores que unem a objetividade - a fragmentação situada na sociedade capitalista- e a subjetividade, expressa pela experiência urbana dos sujeitos, em suas

práticas cotidianas. Este é um dos possíveis caminhos para pensarmos a relação entre fragmentação socioespacial e mobilidade, que introduzimos ao fim do último subcapítulo.

De acordo com Legroux (2021), falando especialmente da mobilidade cotidiana, seu valor para a compreensão da fragmentação está no entendimento de que, através dela, podemos acessar o “nível de integração/fragmentação, de inserção/exclusão dos indivíduos em um espaço urbano dado.” (p. 261), compreendendo que a mobilidade está para além das estruturas ofertadas, mesmo que as considere, e além dos deslocamentos entre pontos, como dito nos capítulos anteriores. Aqui, vale retomar a forma que o autor trata da mobilidade, a partir da triplicidade do espaço de Lefebvre, portanto, olhamos para o “espaço concebido”, onde estão as lógicas de produção e reprodução e que, no plano da mobilidade, diz respeito ao planejamento, políticas e infraestruturas, é a escala que nos ajuda a entender a mobilidade e fragmentação no plano da morfologia urbana e sua correlação com as desigualdades (p. 262). Nesse sentido, é substancial a força do modelo rodoviarista como fator possibilitador da cidade em fragmentos e com a correlatada valorização do automóvel individual e, no caso de Presidente Prudente, da motocicleta, em detrimento do transporte coletivo.

Não são apenas os enclaves, os muros e os aparatos de segurança que dão cara à cidade fragmentada e contribuem com o distanciamento entre as classes. Se os fragmentos da cidade apresentam maior autonomia entre si, assim mesmo, em algum nível, eles ainda estão conectados, ainda que exclusivamente por uma via, de tal forma que o modelo rodoviarista extrapola o papel de facilitador da fragmentação, para ser um elemento fundante dessa lógica, ou nas palavras de Jirón e Mansilla (p. 9) “a construção de autoestradas urbanas permite o desenvolvimento dessa nova organização espacial, ao unir os fragmentos distantes nos quais a cidade foi decomposta”.¹¹ Então, esse mesmo sistema, que privilegia os automóveis frente a outros tipos de mobilidade, cria a conexão entre as partes, ao passo que é também vetor dos afastamentos e descontinuidades vistas no tecido urbano (Legroux, 2021).

É relevante nos debruçarmos sobre as contradições e complexidades presentes no modelo rodoviarista em sua relação com as cidades e cidadãos. Para isso, acionamos Jane Jacobs (2011), que nos fala da relação de causa e efeito presente na crescente dos automóveis nas cidades, a partir do conceito de “erosão das cidades” (p. 389). A autora inicia seu argumento defendendo que esse debate deve transpassar a simples dicotomia automóvel x pedestre, vilanizando um ou outro, para alcançar a ideia de que a hostilidade está no sistema deficiente

¹¹ Texto original: la construcción de autopistas urbanas permite el desarrollo de esta nueva organización espacial, al unir los fragmentos distantes en los que ha sido descompuesta la ciudad.

em diversidade de oferta de transportes que, ao priorizar exclusivamente um modelo, fragiliza outro e é nesse caminho que o processo de erosão das cidades se dá, através de outro processo que Jacobs chama de “retroalimentação positiva”. O excesso dos automóveis nas cidades cria problemas sobre si mesmo, de modo que as soluções dadas são sempre voltadas para mais automóveis, em um ciclo vicioso que se alimenta da malha urbana, ao procurar a solução da demanda a partir da própria causa, intensificando a cadeia de problemas:

A erosão ocorre como se fossem garfadas - primeiro, em pequenas porções, depois uma grande garfada. Por causa do congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, instalam-se sistemas de sincronização de semáforos para o trânsito fluir rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa acolá e por fim uma malha de vias expressas. Cada vez mais solo vira estacionamento, para acomodar um número sempre crescente de automóveis quando eles não estão sendo usados. (Jacobs, 2011, p. 389)

Pensando ainda sobre a relação entre mobilidade e incentivo ao automóvel privado como um processo de retroalimentação positiva, está explícita nesse ciclo uma relação de poder e interesses distintos, através de um jogo ambíguo de incentivo e enfraquecimento que impacta certos grupos de forma diferencial. É ambíguo pois exerce forças contrárias ao mesmo tempo, favorecendo determinados sujeitos em detrimento de outros. Especificamente sobre as mobilidades, o exemplo do acesso ao automóvel privado é elementar para a compreensão desse fenômeno. De acordo com Massey (2000), o poder está refletido para além do ato do movimento, mas sobre o controle dos tempos e ritmos, que elenca a qualidade da mobilidade e quais sujeitos podem exercer maior controle espacial, enquanto cerceiam a mobilidade de outros. Como exemplo disso temos o próprio automóvel privado que, quando utilizado individualmente “aumenta sua mobilidade pessoal -; ao mesmo tempo diminui o fundamento lógico e a viabilidade financeira do sistema de transporte público – e assim também reduz potencialmente a mobilidade daqueles que dependem desse sistema.” (p. 181).

Assim sendo, a lógica fragmentária, por setorizar e desconectar as partes, aumentando as distâncias, auxilia na perpetuação do modelo rodoviarista enquanto prioridade, o que, por sua vez, ajuda a consolidar a fragmentação como lógica pela descontinuidade do espaço, mediadas pelo automóvel e toda a infraestrutura que demanda, na relação de retroalimentação positiva.

É por essa relação entre fragmentação e mobilidade nas cidades contemporâneas, considerando as distâncias e descontinuidades como expressões da fragmentação, que compreendemos que os efeitos da cidade em fragmentos não se distribuem de forma homogênea, tampouco se dá a mobilidade. Assim, abrimos espaço para discutir como as

mulheres vivenciam a cidade e são afetadas pela fragmentação de maneira particular, com restrições, riscos, tempos e ritmos distintos.

Em primeiro lugar, partimos da afirmação que a base das opressões vivenciadas nas cidades pelas mulheres é a supremacia masculina. De acordo com Berth (2023), o machismo é a força que ordena e gera a assimetria das relações sociais e que são expressas através dos domínios em diversas escalas, incluindo a do corpo. Em segundo lugar, com base em Jirón (2017), distinguimos os deslocamentos das mulheres daqueles realizados pelos homens pela maior complexidade que os primeiros apresentam, resultado da divisão sexual do trabalho e da desigualdade de gênero. Essa condição faz com que os deslocamentos das mulheres ultrapassem o conhecido percurso casa–trabalho–casa, incorporando responsabilidades cotidianas frequentemente ligadas ao trabalho do cuidado. Por fim, a interseccionalidade como ferramenta que nos auxilia a pensar a mobilidade. Ainda conforme Jirón, a mobilidade é dimensão que articula diversas atividades, recursos e funções sociais, sustentadas por relações afetivas e práticas do dia a dia. Os papéis e lugares ocupados pelos sujeitos nessas redes, entretanto, não são fixos, mas mudam conforme as fases da vida, a classe social, o gênero, a raça, entre outros fatores.

Na cidade marcada pela fragmentação, onde as pessoas com menor renda são frequentemente empurradas para áreas afastadas do centro e, em muitos casos, também distantes de seus locais de trabalho, lazer, consumo, estudo, os impactos dessa configuração na vida das mulheres de baixa renda e em sua relação com a mobilidade e trabalho tornam-se claros. De acordo com Graça Costa et al (2023), essa ação desmantela redes sociais de apoio dessas mulheres, responsáveis por dividir as atividades reprodutivas, acentuando, então, o tempo voltado ao trabalho não remunerado e diminuindo a mobilidade das sujeitas.

Em seu livro *Se A Cidade Fosse Nossa*, logo na introdução, Joice Berth discorre sobre a característica das cidades atuais em cercear espaços de convivência, circulação e permanência. Entre suas alegações, está a dificuldade em “construir relações de vizinhança, especialmente nas grandes metrópoles, não apenas no Brasil, como em muitos lugares do mundo” (p. 12). A cidade fragmentada, em seu conteúdo mais subjetivo, tem como reflexo justamente a dissolução da proximidade e relação de vizinhança. O ponto que comentamos acima e que ficará mais claro principalmente pelo percurso acompanhado de Luana, é o que isso significa para as mulheres, especialmente aquelas das classes empobrecidas, que dependem de redes de sociabilidade para sustentar outras dimensões da vida, como a do trabalho remunerado, que é diretamente impactado pelo tempo depositado no trabalho não pago do cuidado.

Outro aspecto importante é a relação entre a distância e sua implicação no espaço generificado. As distâncias estão vinculadas à dimensão temporal do espaço, que, por sua vez, está relacionada ao universo do trabalho, remunerado ou não¹². Na prática, observa-se que as mulheres, por dedicarem mais tempo ao trabalho reprodutivo, tendem a utilizar as infraestruturas disponíveis em uma escala local, como as do próprio bairro. Essa escolha busca reduzir a distância entre a casa e os locais de realização de suas atividades, diminuindo o tempo gasto em deslocamentos e permitindo que esse tempo seja empregado no cuidado de terceiros.

Segundo Jirón (2017), essa dinâmica implica uma troca de custos: o tempo de deslocamento é reduzido, mas às custas do uso de infraestruturas que nem sempre são as mais adequadas ou vantajosas. A situação é ainda mais desfavorável para as mulheres de baixa renda, pois “a realização desses trâmites leva o dia inteiro, o que é mais complicado para as mulheres de baixa renda que não têm flexibilidade no trabalho” (p. 421). Assim, na cidade fragmentada, parece haver uma dupla determinação na mobilidade das mulheres. Por um lado, o surgimento de multicentralidades estende as distâncias e pode aumentar o tempo de deslocamento até o trabalho e outras atividades; por outro, essas mesmas condições acabam restringindo-as à escala local. Tudo isso se agrava diante de um sistema de transporte público deficiente, utilizado majoritariamente por mulheres.

Se por conta do sucateamento do transporte público coletivo, a alternativa passa a ser o uso do automóvel privado, temos novamente uma situação excludente para as mulheres. De acordo com dados do RENACH¹³, apesar da crescente no acesso a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) entre as mulheres, nos últimos anos, ainda há disparidade de gênero evidente. Da quantidade total de condutores habilitados no Brasil, 36% são mulheres, predominando nas faixas etárias entre 31 e 50 anos, sendo a maioria entre 31 e 40, em maior presença na categoria B, que compreende veículos de quatro rodas com máximo de peso de até 3.500kg. Uma cidade que prioriza o automóvel em detrimento do transporte público acentua desigualdades de gênero, classe, raça e idade, por serem díspares as condições de acesso a CNH que as mulheres possuem.

¹² De acordo com dados do último censo do IBGE (2022), as mulheres se deslocam menos que os homens para trabalhar. Das pessoas que trabalham no domicílio, 7,4 milhões (15,1%) são homens e 7,3 milhões (19,3%) são mulheres.

Para mais informações: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/44713-automovel-e-o-meio-de-transporte-mais-utilizado-no-deslocamento-para-o-trabalho>

¹³ Dados da Renach e sistematizados pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV). Disponível no endereço: <https://www.onsv.org.br/estudos-pesquisas/dados-sobre-mulheres-no-transito-brasileiro>

Falamos agora da contradição de mobilidade e segurança que os espaços residenciais fechados impõem nas cidades, e sua possível relação com o gênero. Como característica do processo de fragmentação nas cidades está o já comentado aumento dos condomínios residenciais fechados ou os enclaves fortificados, que transformam a cidade apresentando contiguidade sem continuidade, seja pela ruptura que provocam os muros, seja pela distância das periferias (Sposito e Goés, 2013). Sabemos que a premissa da construção de habitações em tais moldes se sustenta na narrativa da segurança e vigilância para aqueles que residem do lado de dentro dos muros. Há, contudo, uma implicação direta desses empreendimentos no tecido da cidade que, conseqüentemente, afeta a mobilidade e circulação dos sujeitos que estão fora deles. O espaço público das ruas e a segurança sentida neles pode ser medida pelo grau de familiaridade dos sujeitos que ali caminham, como veremos na análise dos dados, mas não só:

O controle formal do espaço público é exercido não apenas diretamente pela polícia ou por seguranças privados, mas de forma mais indireta por gerentes de lojas, cobradores de ônibus, guardas de parques e outros funcionários autorizados no processo de prestação de um serviço público. (Valentine, 1989, p. 387)

Ou seja, a sensação de vulnerabilidade ou segurança nas ruas está, de modo sempre relativo e ambíguo, associada a existência ou ausência do que Jane Jacobs (2011) denomina como “olhos para a rua” (p. 34). Esses “olhos” correspondem aos controles exercidos pelos sujeitos que nas palavras da autora são os “proprietários naturais da rua”, responsáveis por preparar o espaço urbano para receber estranhos e transeuntes por meio de uma vigilância indireta. Para isso, é essencial que os moradores habitem casas voltadas para a rua, e não construções cegas, que lhe deem as costas.

Nesse ponto, revela-se a contradição provocada pelos enclaves fortificados na mobilidade dos sujeitos: ao negarem a cidade e se isolarem sob a premissa da segurança interna, acabam gerando vulnerabilidade para aqueles que precisam circular do lado de fora, especialmente a pé. Se, por um lado, os condomínios fechados representam proteção para as mulheres que estão dentro deles, por outro, para as que caminham nas ruas, significam a cegueira do espaço público e a destruição dos mecanismos indiretos de vigilância. O que acaba ocorrendo é a transformação de áreas como essas em desertos de pedestres, pela hostilidade material do espaço.

Fundamental é compreender que essa mesma cidade, consolidada sob os moldes patriarcais, é também circunscrita pela assimetria das relações raciais. Evidentemente, é inviável e descabido pensar que as cidades brasileiras, um país estruturado sob lógicas racistas, não expressaria em seu território a organização desse sistema, como posto por Berth (2023) “A

cidade tem cor. Ou melhor, cores.” (p. 115). Ainda segundo a urbanista, é pelo território que os mecanismos de exclusão e violência se manifestam. Daí a força da ciência geográfica na prática antirracista. A normalização das mortes dos corpos negros que costumam habitar, em sua maioria expressiva, as áreas mais desvalorizadas da cidade, as dificuldades de acesso a determinados serviços e espaços pela prática discriminatória, são exemplos naturalizados da estruturação racista brasileira. Entre eles, estão também as situações mais sutis, captadas no tempo cotidiano, na violência indireta, que serve como perpetuação da hierarquia racial.

Para nós, neste trabalho, a triangulação entre gênero, raça e classe é substancial. A mobilidade articula-se diretamente com o mundo do trabalho, que, por sua vez, intersecciona com raça e gênero. Se, dentro do processo fragmentário, as classes mais pobres são empurradas para as áreas periféricas - e sabemos que essa população é majoritariamente racializada -, estamos tratando de um processo que aprofunda todas as esferas já desiguais da sociedade. Se falamos das mulheres que precisam realizar dupla ou tripla jornada de trabalho e, para isso, dependem de uma cobertura falha do transporte público, em uma cidade que prioriza o automóvel privado - bem que demanda certo nível de escolarização e renda para ser acessado -, a mobilidade plena é afetada pela raça, uma vez que o Brasil ainda apresenta desigualdades educacionais entre brancos e pretos e pardos¹⁴.

Isto posto, a conclusão do capítulo está centrada na ideia da fragmentação socioespacial como estruturadora da materialidade e imaterialidade das cidades, processo reforçador de desigualdades históricas da sociedade brasileira. Nesse âmbito, a mobilidade, em suas diferentes qualidades, extrapola a noção simplista de movimento pendular ou euclidiano e se mostra como dimensão de captação das hierarquias sociais, a partir da interseccionalidade como ferramenta analítica que auxilia no entendimento da multiplicidade das camadas de opressão, e sua expressão e materialidade espacial.

¹⁴ Em 2024, segundo a PNAD Contínua, 3,1% das pessoas de 15 anos ou mais de idade de cor branca eram analfabetas, enquanto a taxa elevou em 6,9% entre pessoas pretas ou pardas nesse mesmo grupo de idade, diferença que só cresce conforme aumenta a idade.
Para mais informações: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102180_informativo.pdf



CAPÍTULO IV – As mobilidades urbanas de mulheres na cidade de Presidente Prudente (SP).

O que as mulheres seguram?

O que as mulheres seguram?

O lar e a família e as crianças e a comida.

As amizades, e o trabalho. O trabalho do mundo e o trabalho de ser humano.

As memórias e os problemas e as tristezas e os triunfos e o amor.

Os homens também fazem isso, mas não exatamente da mesma forma.

Às vezes, quando estou me sentindo particularmente feliz ou contente, penso que posso fornecer sustento para legiões de seres humanos.

Posso segurar todo o mundo em meus braços.

Outras vezes, mal consigo atravessar a sala. E deixo meus braços caírem. Congelada.

Nunca há um fim em segurar e certamente há uma sensação de nunca fazer o suficiente. E então há o dia seguinte, e o dia seguinte e se segura.

(KALMAN, Maira. *Women Holding Things*. New York: Harper Design, 2022. Tradução própria)



4.1 Mulheres que se movem para trabalhar – Os percursos urbanos acompanhados

4.1.1 Percurso acompanhado de Joana

A merendeira desce, o ônibus sai
Dona Maria já se foi, só depois é que o sol nasce
De madrugada é que as aranha desce no breu
E amantes ofegantes vão pro mundo de Morfeu
E o sol só vem depois...
- A ordem natural das coisas. Emicida.

Conheço Joana desde a minha infância, por isso a quebra da barreira da estranheza não se fez necessária entre nós, o que explica sua prontidão no aceite em participar da pesquisa. Joana sempre frequentou a comunidade católica em que cresci, residindo próximo ao meu bairro, na chamada Vila Operária, que ocupa em minha memória de cidade um lugar interessante, afetivo e controverso, sobre o qual discutirei mais a frente, junto das suas contribuições. Joana é uma mulher de estatura baixa, de pele negra retinta, cabelos pretos com poucos fios brancos, mãe de dois homens adultos e avó de três netinhos. Assim como na canção de Emicida, antes mesmo do sol despertar, Joana atravessa a cidade dia sim, dia não, para trabalhar como auxiliar de enfermagem na Unidade de Pronto Atendimento do bairro Ana Jacinta, aonde chega antes das 7h da manhã, depois de 1h de viagem, retornando para casa 12h depois.

No dia de acompanhá-la, despertei 4:20 da manhã para encontrá-la onde havíamos combinado, às 5:30 da manhã. Fazia bastante frio e, por ser inverno, a luz do dia ainda demoraria um pouco a chegar. O caminho até a casa de Joana não é nenhum pouco estranho para mim. No intuito de contextualizar, abro aqui um breve parênteses.

Cresci no bairro Jardim Aviação, a menos de 1km da Vila Operária, onde nasceu e cresceu Joana, há 52 anos atrás. Esses dois bairros são separados por um dos mais antigos divisores físicos e socioeconômicos da cidade de Presidente Prudente, a Estrada de Ferro da Alta Sorocabana, a linha do trem desativada que, antes de denotar o abandono do transporte ferroviário e o descaso com o patrimônio histórico, representou a separação dos primeiros dois núcleos urbanos da cidade, a Vila Marcondes, a leste da ferrovia, e a Vila Goulart, a oeste. Sem a intenção de recuperar toda a história da formação socioespacial da cidade, ressalto o

simbolismo da linha férrea enquanto uma das mais pretéritas materialidades da segregação socioespacial prudentina, onde a parcela ao lado leste, popularmente conhecida como “abaixo” da linha, acabou reservada para as classes mais empobrecidas da cidade, enquanto a porção oeste, “acima” da linha, esteve habitada pela classe mais abastada.

Ou seja, apesar da curta distância física entre os bairros Vila Operária e Jardim Aviação, que fazem fronteira entre si, a construção de um estigma desempenha o papel de distanciamento socioespacial entre os dois bairros e seus habitantes. Parte desse distanciamento julgo ser vencido pela presença de uma paróquia católica, localizada no Jardim Aviação, mas que influencia e contempla espacialmente todo o raio até além da Vila Operária, pela presença de pequenas capelas. Com isso, o espaço religioso parece se tornar o espaço-tempo de encontro entre os dois bairros e criação de laços que, assim como o meu e de Joana, acabam rompendo as “entre linhas”.

Dessa maneira, fiz e refiz o percurso até o bairro de Joana diversas vezes na vida, pelas relações afetivas construídas com os moradores de lá. Porém, no dia do nosso trajeto, as ruas escuras e desertas naquela madrugada e o fato de estar sozinha fragilizaram a sensação de segurança no momento da travessia entre um bairro e outro, sobretudo, em um trecho específico que conecta os dois bairros, pouco antes da linha férrea. Uma travessia curta e escura, conhecida por sua insegurança.

Seguem abaixo fotografias da travessia referida, registradas durante o dia. Percebe-se a vegetação elevada ao entorno, que costuma aumentar em períodos mais chuvosos, como primavera e verão, demandando maior atenção do poder público, o que não ocorre, evidentemente. Durante a noite, a iluminação precária altera completamente a paisagem, e o local torna-se hostil à passagem, principalmente das mulheres:

Figura 6 - Fotografias da travessia do Percurso de Joana - Jardim Aviação e Vila Operária



Fonte: Acervo da autora.

A seguir, um trecho retirado do diário de campo:

Descendo para a Vila, percebo as mudanças na paisagem, o que inclui os sons. Esperando por mim na entrada do bairro está um cachorro preto, solto na rua, algo comum nas ruas da Vila. Esse era especialmente arreado e tentou dificultar minha passagem. Junto do cachorrinho, os inconfundíveis sons dos galos cantando dentro das casas e dos terrenos abertos, anunciando a manhã, ainda no escuro do horário de inverno. Espero sozinha por um tempo, até Joana se juntar a mim. Ela sobe a rua escura usando um sapato e calças brancas, parte do uniforme de auxiliar de enfermagem, com o jaleco pendurado no braço, vestindo uma camiseta azul, estampada com a imagem de Nossa Senhora de Guadalupe, santa que dá o nome da capela em frente a sua casa.

Para chegarmos até o ponto de ônibus, “acima” da linha, refazemos o caminho pela travessia. Agora, acompanhada, a sensação é completamente diferente, ainda que escuro. Nesse momento, indago se Joana passa por ali sempre sozinha:

Lais: *E é sempre só a senhora subindo assim?*

Joana: *Maioria das vezes sim... tem um ou outro, né?*

Ainda sobre sua segurança nesse ponto do trajeto, Joana diz:

Lais: *e a senhora sente medo subindo ali?*

Joana: *Não... não tenho mais. No começo, quando eu pegava 5:30hr, o José¹⁵ subia comigo, ele vinha, até eu chegar no ponto, aí tinha outras pessoas, aí ele voltava. Mas, agora, eu não tenho não. Quando tá claro, eu não tenho não. Mas teve uma época que tinha bastante (usuário de drogas), às vezes, você subia a travessinha, eles tavam ali. Teve uma época que a minha tia falou que tava apagada a luz, eles apagavam a luz, aí minha tia falou: “quando você tiver chegando ali, pede pros meninos subir e te encontrar”. Tava um mato bem fechado, tinha bananeira do lado de cá, e eles tinham feito tipo um mocózinho. Uma vez, a mãe do João (nome fictício), disse que tava subindo e tinha gente chamando (escondido), aí ela falou “eu não vou passar ali de jeito nenhum!”. Daí ela voltou, chamou minha tia e passou com ela. Mas, agora não, agora tá mais tranquilo...*

Os pontos de insegurança estão, comumente, relacionados a pontos desconhecidos ou abandonados de alguma forma pelo poder público. A arquitetura interfere diretamente nas sensações do corpo. Um espaço escuro, cercado por muros ou matos altos impede a vigilância de terceiros, que exerce papel fundamental na segurança das ruas e espaços públicos. Exemplo disso está no bairro logo acima do bairro de Joana, no qual resido.

Associado a moradia da classe média, o Jardim Aviação vem passando por transformações no uso e ocupação. As casas mais antigas e terrenos vazios vão dando lugar aos comércios que, durante a noite, fecham, fechando também os olhos para a rua, de que Jane Jacobs falava. Junto disso, a presença do Ginásio de Esportes, onde cresce o número de pessoas em situação de vulnerabilidade social, sob a insuficiência da saúde pública. Combinados, esses fatores vieram alterando a sensação de segurança dos transeuntes no bairro, inclusive, o meu.

Comentando sobre os medos ao caminhar pelo bairro de Joana e pelo meu, digo a ela que mesmo o estigma que recai sobre Vila Operária, as sensações de segurança que tenho costumam ser maiores lá do que nas redondezas da minha casa, e que associo isso a familiaridade construída pelas relações pessoais antigas, então, Joana diz:

¹⁵ Marido de Joana (nome fictício)

Joana: Mas eu falo assim, eu tenho mais medo de andar ali em cima, onde vocês moram, ali no Ginásio de Esportes, do que de andar lá embaixo (na Vila Operária). Eu tenho mais medo ali...

O discurso acima mostra como a percepção de vulnerabilidade se associa a condições socioeconômicas dos residentes de determinado espaço, ao passo que as práticas espaciais, fundadas na familiaridade e relações afetivas são as estruturas mais coerentes da sensação de segurança, que desfazem o imaginário e criam outra realidade concreta. A familiaridade e relação são as responsáveis por complexificar o discurso de bairros “perigosos” e bairros “seguros”:

Portanto, uma mulher não assumirá automaticamente a segurança em um espaço público ocupado por outras pessoas se ela perceber que aqueles presentes ou percebidos como controladores desse espaço são um grupo ameaçador ou estranho. [...] Da mesma forma, as mulheres de classe média também antecipam que um grande conjunto habitacional "em decadência" seja perigoso, enquanto os residentes dessa área se percebem mais seguros do que as mulheres de classe média em sua própria área residencial. (Valentine, 1989, p. 388)

É somente no ponto de ônibus que vamos encontrar outras pessoas. Prontamente, me chama atenção que todas as seis pessoas aguardando a condução eram mulheres, e nenhuma delas era estranha para Joana, a maioria vindo da própria Vila Operária. As pessoas que passavam na rua e eram estranhos para mim, Joana cumprimentava pelo nome, revelando a completa ambientação e familiaridade, construídas pelo tempo naquele espaço e pela memória. Essa familiaridade é o que sustenta a relação de Joana com seu bairro, como veremos no decorrer do percurso.

Joana pega dois ônibus, o que descubro ser não por obrigação, causada por ausência de linhas, mas por opção própria, motivada pela lotação excessiva do primeiro ônibus que a levaria direto para seu trabalho, sem tantas paradas como o segundo ônibus que ela pega. Apesar de não dizer o exato tempo de diferença entre o trajeto que costumava fazer e o que faz agora, Joana dá a entender que era um tempo menor. Nesse caso, portanto, ela optou por trocar menos tempo de trajeto por mais conforto. Atesto sua motivação quando tal ônibus passa no ponto, com muitas pessoas em pé, já enfrentando dificuldades na entrada de novos passageiros, ainda antes das 6:00hr. Não demora muito para chegar o primeiro ônibus, que nos levará até o centro da cidade. O contexto que vemos demonstra a cobertura falha do transporte coletivo prudentino, que não contempla devidamente os bairros mais afastados, onde vive a classe trabalhadora e um número considerável de pessoas, o que leva os cidadãos a criarem estratégias cotidianas de mobilidade na cidade, reestruturando tempos e costurando novos percursos.

O primeiro trajeto é bastante breve, leva por volta de 7 minutos, um ônibus muito mais vazio e tranquilo, o que analiso ser pela linha que ele percorre, que cobre bairros mais próximos ao centro da cidade, logo, de sujeitos que não dependem tanto do transporte coletivo. Pergunto a Joana como se deu sua escolha de alteração do trajeto, que me revela que a mudança da logística veio pela experiência vivida, através das sensações da escala do corpo, o desconforto provocado pela condição do transporte público.

Laís: *E faz tempo que a senhora mudou a logística?*

Joana: *Não faz muito tempo não, foi porque eu falava pra uma amiga: “eu não sei se esse faz integração”, e ela falava “não, Joana, mas faz integração sim...” Eu ficava vindo e tinha vez de eu ter que entrar pela porta de trás, aí quando ia chegando lá que ficava mais vazio, eu via passando esse, aí ela falava “não, Joana, vamo nesse”, e aí eu comecei a vir. Ah... é muito mais tranquilo, você vai mais tranquilo.*

Esperando a segunda condução na praça do centro da cidade, dois detalhes são importantes. Primeiro, um padrão evidente naquelas pessoas esperando o transporte, ainda antes do sol nascer: a maioria expressiva são mulheres e/ou adolescentes, indo para o colégio. Em segundo, a importância da exatidão do tempo no deslocamento de quem depende do transporte público. Para dizer de outra forma, o segundo ônibus, que nos levará ao outro lado da cidade, chega em menos de 3 minutos depois que descemos do primeiro. É um tempo curto entre um e outro, que revela como qualquer atraso pode impactar no restante do percurso. Ou seja, as pausas integram a mobilidade tanto quanto os movimentos.

A qualidade do transporte público da cidade foi tema recorrente no diálogo. Joana mostrou insatisfação não apenas com a infraestrutura dos automóveis – especialmente, os que possuem apenas uma porta de saída – mas também com a disposição e integração das linhas de ônibus.

Joana: *Os de uma porta é horrível! A janela não abre, tem hora que no ônibus o ar não funciona...um dia veio de lá do Ana (Ana Jacinta) um ônibus sem ar, todo fechado, é horrível... E esse horário que eles param, não faz o itinerário completo... O da Vila, o Shiraiwa, têm outros, é porque eu não uso... O José uma vez ele ia pro HR, ele pegou no horário de 20:00 e pouco quase 21:00, o moço parou no terminal e falou “ele não vai mais, ele para aqui...”*

Quando abrimos o tópico da qualidade do transporte público na conversa, pergunto a Joana como funciona quando há alguma imprevisibilidade, algum atraso, para entender melhor as relações entre tempo, transporte e trabalho, no caso dela.

Joana: *No plantão passado, não passou, quer dizer, passou, eu fiquei esperando o Manoel Goulart, porque eu achei que ele já tinha passado, mas ele foi passar umas 6:30, mais ou menos...*

Laís: *E aí quando a senhora não consegue pegar?*

Joana: *Aí eu espero o Manoel Goulart. Às vezes, chego atrasada, acontece de dar uma preguicinha... (risos)*

Contudo, os atrasos, quando ocorrem, não são exclusivamente pela preguiça, mas pelo atraso do transporte ou problemas de infraestrutura, como a quebra do ônibus.

Laís: *A senhora já teve que ir de Uber alguma vez, por que não deu tempo?*

Joana: *Não pago! (risos) Não pago! Eu fui uma vez, naquela época que tava uma coisa “tem ônibus, não tem ônibus, vai passar, não vai passar”, aí eu fui, mas foi a única vez. Aí outro dia eu saí de lá, e o meu filho tinha me falado que eu ia sair com eles, a esposa dele mandou mensagem falando “Sogra, eu vou te buscar”, aí quando eu saí ele me mandou uma mensagem falando “mãe, vem de Uber, porque não vai dar tempo...”. Daí eu paguei e vim..., mas assim, eu não pago. Tipo assim, perdeu (o ônibus), eu espero o próximo, ou já aviso que vou chegar atrasada.*

Laís: *E como é a questão do atraso lá?*

Joana: *Tem tolerância de 10min, se você tiver um pouco mais atrasada, tem desconto.*

A época a que Joana se refere, marcada pelas incertezas sobre o ônibus passar ou não, diz respeito ao período em que a empresa Company Tur enfrentava denúncias e greves de trabalhadores em razão das condições precárias de trabalho, como discutido no Capítulo III. Esse contexto revela como os impasses estruturais e a disputa travada na cidade pelo sistema de transporte público repercutem diretamente no cotidiano dos cidadãos, ilustrando, mais uma vez, a vulnerabilidade que o transporte coletivo instável gera, como atrasos, cancelamentos, falhas materiais e imateriais que desestruturam a rotina e a renda dos usuários.

A recusa de Joana a pagar o Uber está relacionada não necessariamente à preferência pelo transporte público, mas pelo valor elevado da corrida no contexto de sua renda que, nesse

caso, ela julga não compensar, diferente de outras ocasiões e distâncias, em que o transporte por aplicativo se torna mais vantajoso, normalmente, quando se trata de distâncias mais curtas do que os 15km que atravessa até o trabalho, principalmente se houver pessoas para dividir a corrida:

***Joana:** Muito cara, e assim, não faz jus nenhum. Tem lugar que - nesse caso não, porque é longe mesmo - mas tem lugar que compensa (ir de aplicativo). Tipo assim, quando eu vou na Vila Líder, a gente chama, se não tiver os meninos em casa pra levar, a gente chama, tipo assim, dá 10/12 reais, você paga, divide. Mas assim, pra ir daqui pra lá (Ana Jacinta) não dá não...*

Destacamos dois pontos da fala de Joana. Primeiro, a explícita relação entre transporte, dinheiro e tempo. O cotidiano é sustentado pela combinação da previsibilidade - que assume a forma de rotina - com as possibilidades do inesperado, as rupturas. É verdade que qualquer sujeito pode ter o tempo acertado pelas eventualidades, inclusive, os que possuem automóvel privado, todavia, aqueles que fazem uso do transporte público acabam ficando mais suscetíveis a essas situações, seja por não serem eles os responsáveis pela condução, seja pela qualidade do transporte público que, como colocado anteriormente, é questão problemática e desafiadora na cidade de Presidente Prudente. Uma vez que estão mais vulneráveis ao impasse do tempo, intimamente ligado ao trabalho, a mobilidade cotidiana encontra a dimensão de classe, que traz consigo todas as interseccionalidades.

Em segundo lugar, pontuamos a relação com o transporte privado por aplicativo, em alguns casos, Joana diz compensar o uso do aplicativo no lugar do transporte público, em especial, quando dividido com outras pessoas. Mesmo que a malha urbana de Presidente Prudente esteja se expandindo, ainda são comuns as distâncias entre os pontos não serem tão alongadas, se comparado a realidade metropolitana. Esse fator, combinado ao valor elevado da passagem de ônibus (R\$ 5,00 atualmente), acaba por colocar em desvantagem o transporte público, uma vez que a mesma distância em uma corrida por aplicativo pode se aproximar muito do valor da passagem de ônibus, em menor tempo e maior conforto. Joana chega a comentar que o conforto do carro por aplicativo também conta como vantagem, nesses casos. Esse caso mostra como a preferência que recebe o meio de locomoção privado é concretizada pelo sucateamento do coletivo.

Vamos conversando por todo o percurso. Antes de trabalhar na UPA, Joana teve toda a vida depositada em trabalhos de cuidado de terceiros, mudando o cargo, mas sempre em espaços de cuidado:

***Joana:** Aí fiquei trabalhando no São João, trabalhei sete anos, aí depois que eu saí do São João fiquei um tempão sem trabalhar na área, aí fazia faxina, trabalhava na casa de alguém... daí depois peguei o vô e a vó da Maria (nome fictício) e fiquei com eles nove anos. (enquanto cuidadora).*

Aqui, está posto um fator que será visto durante todo o restante da pesquisa: a expressão não só da divisão sexual do trabalho, mas sua relação com a divisão racial do trabalho, no caso brasileiro. O fato esteve expresso, principalmente, pelas participantes dos percursos, trabalhadoras da área da saúde, todas mulheres negras, situação que não foi previamente definida como critério de participação por nós, mas que se manifestou em campo pelo contexto estrutural. Abrimos, então, para discussão da temática racial.

Analisando especificamente o caso de Joana, a participante trabalhou durante sete anos em um hospital psiquiátrico, enquanto ajudante de cozinha, foi onde fez o curso para auxiliar de enfermagem, ofertado pelo próprio hospital. Após esse serviço, ficou um tempo sem trabalhar na área. O hiato que Joana fala, contudo, diz respeito apenas ao trabalho do cuidado remunerado na área da saúde, pois o que seu relato nos mostra é que Joana nunca esteve longe do trabalho do cuidado. Fora dos muros dos hospitais, esteve dentro das casas realizando faxina, trabalho diretamente conectado ao cuidado, e profundamente racializado no Brasil. Após isso, trabalhou como cuidadora de idosos de uma família conhecida, de renda mais elevada.

A realidade de Joana nos encaminha a triangulação gênero, raça e classe, comentada ao fim do terceiro capítulo, que será retomada outras vezes na escrita. Começamos pelo trabalho reprodutivo não remunerado, ou o trabalho oculto e invisível, geralmente relacionado ao cuidado da casa e de terceiros, de forma mais profunda, nas palavras de Federici (2021) a ação que “gera o produto mais precioso do mercado capitalista: a força de trabalho.” (p. 28). É o trabalho que está, segundo a filósofa, alicerçado nas premissas do amor e servidão que, por sua vez, se associam a feminilidade e nos levam a exploração camuflada de nossa força e tempo, formando um pilar que sustenta o capitalismo, desde sua origem. Todavia, essa equação sem a dimensão da raça é pouco explicativa e insuficiente. A dimensão racial - especialmente em casos de sociedades colonizadas como a brasileira - está no cerne do sucesso do capitalismo, de

modo que o sistema econômico em vigor depende do racismo, em seu início, até os dias de hoje. Nas palavras de Cida Bento:

O capital racial elucida como o capitalismo funciona por meio de uma lógica de exploração do trabalho assalariado, ao mesmo tempo que se baseia em lógicas de raça, etnia e de gênero para expropriação, que vão desde a tomada de terras indígenas e quilombolas até o que chamamos de trabalho escravo ou o trabalho reprodutivo de gênero etc. **É um regime que congrega classe e supremacia branca. Aliás, capital e raça já se uniram há séculos:** do tráfico negreiro transatlântico à destruição da população maia, asteca e guarani; dos combates portugueses na África Central aos inúmeros massacres em terras colonizadas por países europeus. (Bento, 2022, p. 41, grifo nosso)

A estruturação do capitalismo baseada no gênero e raça foi responsável por fazer com que as mulheres negras estivessem, há tempos, rompendo a dicotomia público x privado, complexificando o trabalho não pago e doméstico pela presença em ambas as esferas, desde sempre. É o que Angela Davis discute no último capítulo de *Mulheres, Raça e Classe* (2016), ao demonstrar que, para as mulheres negras, o trabalho doméstico sempre esteve combinado à opressão do trabalho externo e mal remunerado, muitas vezes sem o suporte do salário do marido, com quem, em geral, igualavam-se em força de trabalho. Essa realidade contrasta com a das mulheres brancas, sobretudo das classes mais altas, para as quais o trabalho doméstico era percebido como a principal e única forma de opressão.

O resultado dessa tríade é palpável na espacialidade. No “onde” as mulheres negras são maioria ou minoria. Quais trabalhos ocupam e como recebem por eles. Ao falar da mulher negra no Brasil, Lélia Gonzalez (2020) inicia seu texto apresentando a passagem de um trabalho que falava do chamado “milagre brasileiro” da década de 1970, contemplando o aumento deslumbrado do número de mulheres nas universidades e mercado de trabalho, celebrando uma suposta emancipação socioeconômica da mulher brasileira, em tom generalista, criticado duramente pela intelectual. Segundo ela, o “milagre” contemplou as mulheres brancas, de modo que as mulheres negras continuavam ainda concentradas no que Gonzalez chama de trabalho manual. A porcentagem de mulheres negras em cargos ia diminuindo conforme o grau de escolarização exigido, combinado a exclusão também nos setores de nível médio, em trabalhos que exigem contato com o público, dos quais eram barradas pela demanda da “boa aparência”, associada as mulheres brancas. Esses aspectos, de acordo com a autora, dificultam profundamente a possibilidade de ascender socialmente quando se é mulher, negra e da classe trabalhadora.

Como vemos pela pesquisa, Joana, Luíza e Luana são mulheres negras da área da saúde, nenhuma delas ocupando os cargos mais elevados desse tipo de serviço. Esse dado não está

desconexo da realidade. Falando especificamente das enfermeiras, o COFEN, junto da Fiocruz, realizou pesquisa que traçou o perfil dos trabalhadores e trabalhadoras da área, no país. O resultado foi profundamente generificado e racializado, de modo que o próprio conselho afirma que “a face da Enfermagem brasileira é feminina e negra.”¹⁶. Do total de trabalhadores da área da enfermagem, 85% são mulheres, desse montante 53% são negras. Sabemos que, conforme a remuneração aumenta, diminui a presença de mulheres negras empregadas.

Joana, por exemplo, ao sair do emprego de cozinheira do hospital, demorou até conseguir voltar para a área diretamente. Há oito anos, ela passou a trabalhar na UPA do Ana Jacinta, questiono se ela nunca teve intenção de mudar seu local de trabalho para mais perto, uma vez que a menos de 1km da casa dela foi inaugurada uma outra UPA (Zona Norte), alguns anos atrás. Sua resposta traz a justificativa da familiaridade e costume com o local de trabalho:

***Joana:** Mas eu gosto, eu gosto de lá. O pessoal até falou, quando abriu aqui, “você não vai pra lá?” (UPA Zona Norte). Ai, não vou, porque tô acostumada, a chance de ter vindo foi no começo, quando abriu, mas eu, ai, sabe assim? Não tenho vontade, já to acostumada lá, com o pessoal de lá...*

Depois, faço a pergunta inversa. Pergunto se pela distância Joana nunca pensou em alterar seu local de moradia, se ela deixaria a Vila Operária e moraria no Ana Jacinta. Após uns segundos de silêncio, Joana me responde que, se não fosse toda a família residindo no mesmo bairro e até mesmo na mesma casa (visto que um dos filhos construiu três cômodos no fundo de seu terreno para sair do aluguel e conseguir comprar a casa própria), ela não teria problema algum em se mudar para lá, diz até que o ponto de maior frequência que aparece nos registros do seu celular é o próprio Ana Jacinta, seu local de trabalho.

Na ida, percebo um certo padrão de pessoas que vão se juntando a nós na condução. Muitos são jovens em idade da educação básica, a caminho do colégio, e muitas são mulheres, de idades variadas. Noto a presença de poucos homens em idade adulta, se comparado as mulheres e jovens que embarcavam conosco. Levo esse questionamento para Joana através de um relato pessoal, que acabou integrando meus diários de campo, enquanto mulher e usuária do transporte público da cidade:

¹⁶ Para mais informações: <https://www.cofen.gov.br/dia-da-mulher-negra-latino-americana-e-caribenha-enfermagem-tem-maioria-negra-e-feminina/>

Lais: *Esses dias fui recarregar meu passe de ônibus e tem aquela folhinha para assinar, no terminal. Ai observei que, no dia, pelo menos 99% dos nomes assinados eram de mulheres, fiquei pensando no quanto a gente é mais dependente do transporte público...*

Joana: *É isso mesmo! Muito mais, mas muito mais mesmo. O José mesmo não gosta de andar de ônibus, anda quando é obrigado, se for perto ele vai de bicicleta...*

É impossível ignorar um aspecto físico que pesa na mobilidade urbana em Presidente Prudente, que é o clima, fator que torna a cidade conhecida por suas temperaturas elevadas, praticamente ao longo de todo o ano. Ao falar sobre isso, Joana traz não só o fator climático como algo que atinge a mobilidade, mas a dimensão da idade que, vivida na escala do corpo, passa a expressar algumas limitações, se comparado a mobilidade pretérita:

Joana: *Prudente é (muito quente)! Antes, ali de casa até o centro (a pé) eu rapidinho ia, mas faz muito tempo que eu não vou...antes, num instantinho eu pegava e ia, mas agora não tenho mais esse pique. Você imaginar o sol que você vai pegar...*

Interessante observar como a divisão sexual do trabalho parece impactar a mobilidade até nesse aspecto. Uma vez que as mulheres são inseridas majoritariamente em ocupações vinculadas ao setor de serviços e menos em trabalhos de força braçal, recai sobre elas a exigência da performance associada a feminilidade na apresentação no ambiente laboral. Assim, meios de transporte como a bicicleta, por exemplo, tornam-se menos viáveis diante do risco de chegar ao trabalho suada ou com a aparência considerada inadequada.

O ônibus para a poucos metros do seu local de trabalho, onde várias outras mulheres descem e entram na UPA. Ao encerramos o percurso de ida, combino com Joana o horário de encontro da volta. Quase doze horas depois, às 18h15min, peço o transporte por aplicativo de minha casa, que ficou pouco mais de 20 reais, já esperado pelo horário de fluxo alto e pela distância grande. O trânsito até a UPA apresenta certos pontos lentos, pequenos congestionamentos que venho notando aumentarem nos últimos tempos, na cidade. Por fim, chego ao destino às 18h40min, praticamente 35min a menos que o trajeto de ida, e espero Joana até às 19h08min, quando ela sai pela porta, visivelmente cansada do trabalho do dia, ela me explica que, mesmo que seu horário passe, ela só pode sair quando o próximo/a auxiliar chegar no turno para substituí-la. Mais uma vez podemos perceber a delicadeza do tempo para quem faz uso do transporte público, atrasos de terceiros que podem ter rebatimentos em seu deslocamento, como por exemplo, causar a perda do ônibus.

No caminho até o ponto de ônibus, do outro lado da rua, estão os colegas de trabalho da Joana, em uma atmosfera descontraída, que transmite intimidade, com conversas e risos. Para voltar, Joana toma apenas um ônibus que não chega à superlotação, mas preenche todos os assentos até o destino, embarcamos nele por volta das 19h20min. No retorno, comento com Joana sobre uma impressão que tenho, sustentada na memória do passado, de que o transporte da cidade parecia ser melhor, para saber qual sua opinião sobre. Joana responde que concorda, que não é apenas uma memória de infância, e diz que o transporte era mesmo melhor do que hoje, como exemplo, ela fala da ausência de linhas que passavam na Vila Operária e de ônibus que levavam à locais de lazer da cidade, aos finais de semana:

***Joana:** Não, não era melhor porque você era criança! Era melhor mesmo! Na Vila, de domingo, não passa mais o Distrito. E até tava funcionando a Cidade das Crianças ainda, aí uma vez eu falei pros meninos: Escuta, quem não tem carro e quer ir na Cidade das Crianças, o ônibus do Distrito não tinha que funcionar?*

A insuficiência da cobertura da malha urbana não deve ser vista como mera incapacidade do poder público, mas como parte do planejamento, ação munida de intencionalidade. São maneiras de exclusão das camadas mais empobrecidas a determinados serviços. Nos habituamos a ações diretas de opressão, como a violência, abuso e discriminações incisivas. Contudo, a opressão e exclusão possuem sutilezas igualmente violentas, como dito por Berth (2023) passam “por práticas mais sofisticadas como, por exemplo, o corte de uma linha de ônibus em um bairro da periferia sem prévio aviso e/ou a solução adequada para substituição de itinerários retirado.” (p. 74).

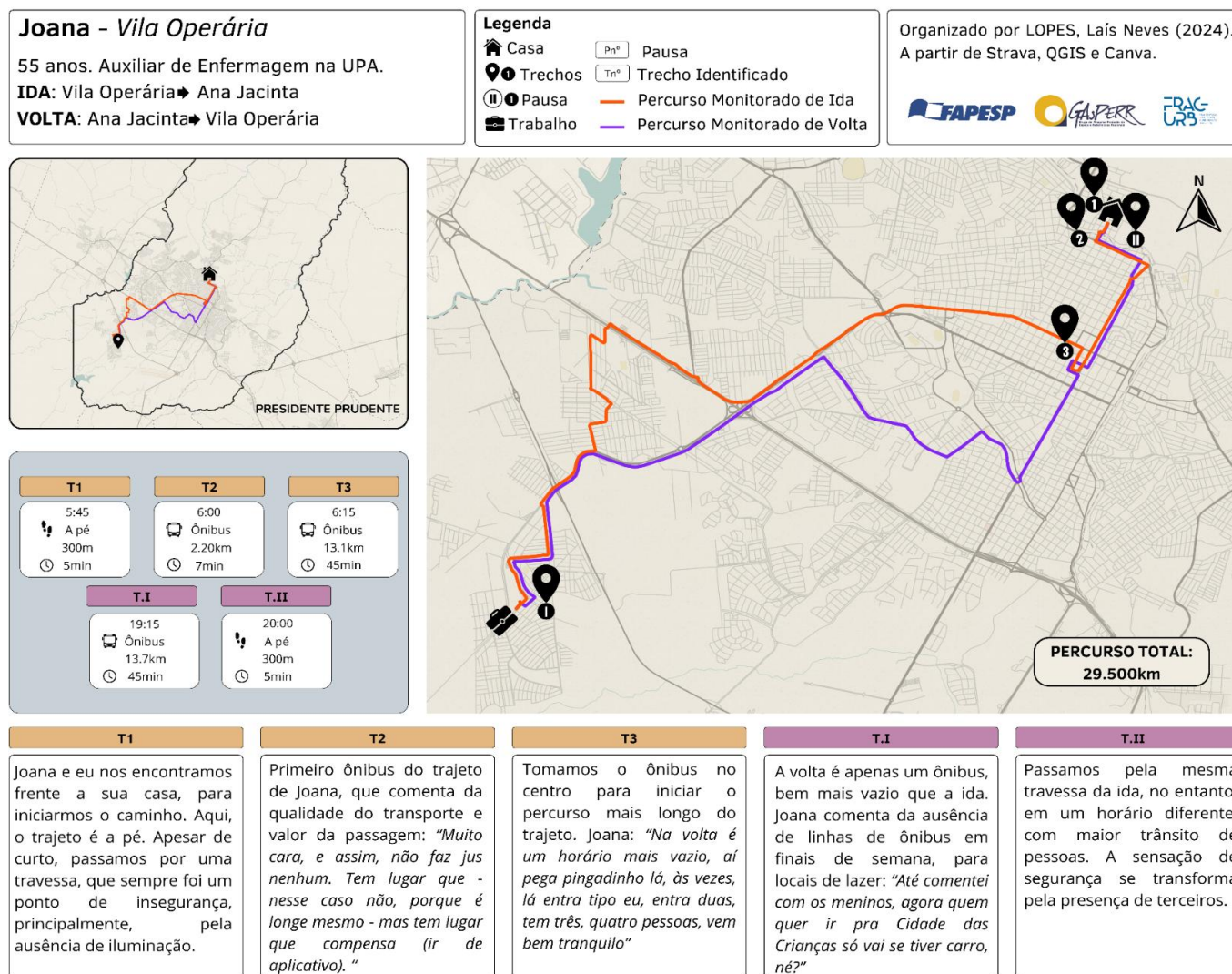
Ainda no assunto das antigas e novas linhas de ônibus, falo da linha “Damha”, nova linha que notei circular pela cidade, que vai até os condomínios horizontais de alto padrão e que não existia, até certo tempo. É quando Joana comenta já ter trabalhado em uma casa do condomínio Damha, fazendo faxina em uma residência que, segundo ela, levou dois dias para arrumar e, ao final, a proprietária relutou em pagar a quantia cobrada, fazendo com que Joana não retornasse mais. Ela cita que eles vivem “no mundinho deles” e que estar lá dentro é uma experiência constrangedora. É o relato inverso do que costuma configurar a narrativa da existência dos condomínios residenciais de alto padrão, a busca do conforto e segurança.

***Joana:** É ridículo, constrangedor. Porque, assim, você tem que deixar documento na portaria pra você entrar... Uma vez, no serviço, a gente tava conversando e falando, como nos prédios,*

nos condomínios fechados, quanta gente que apanha, que sofre a violência, não só a física, mas a psicológica... Porque assim, isso é tido “ai, só nos bairros que tem.”. Mas não é.

Descemos do ônibus às 20h20min, uma hora após nosso embarque. Novamente, desço a travessia da ida com Joana, encontrando uma Vila Operária muito diferente da madrugada, com pessoas nas ruas, em frente as casas e nos botecos de esquina. Avistamos a nora de Joana com o filho ainda bebê, indo ao encontro da avó, entusiasmado em vê-la, momento que nos despedimos e encerramos nosso percurso, sem contratempos.

Figura 7 - Mapa Percurso Acompanhado de Joana



Org.: a autora, 2024.

Quadro 2 - Quadro Informativo do Percurso Urbano de Joana, Realizado na Vila Operária

QUADRO INFORMATIVO DO PERCURSO URBANO REALIZADO NA VILA OPERÁRIA	
MODAL UTILIZADO	Ônibus
TEMPO DE DESLOCAMENTO (IDA E VOLTA)	2h12min
DISTÂNCIA DO TRAJETO REALIZADO (IDA E VOLTA)	29.5Km
CONDIÇÕES DA VIA	Nos trechos de ônibus, a via esteve adequada. Nos trechos a pé, apresentou ausência de iluminação em certos pontos e calçadas danificadas.
FALA DE JOANA	<i>A janela não abre, tem hora que no ônibus o ar não funciona... um dia veio de lá do Ana (Ana Jacinta) um ônibus sem ar, todo fechado, é horrível...</i>

Org.: a autora, 2024.

O mapa de percurso de Joana, ao ser analisado junto das falas expressas no caminho, nos convida a pensar a suposta banalidade do cotidiano como o inverso. A repetição do caminho, extenso se comparado aos demais deslocamentos que veremos a seguir, é o que possibilita a construção de relações afetivas com o espaço e os sujeitos que os constroem, que modificam a sensação de segurança e insegurança de Joana pelo trajeto, mas para além, justifica o próprio trajeto, uma vez que Joana poderia alterar seu local de trabalho para próximo de sua residência, mas opta por permanecer no bairro Ana Jacinta pela construção de identidade com o local de trabalho.

Outro aspecto perceptível no mapa e analisado à luz do contexto de vida de Joana é como a idade interfere no tipo e no tempo de deslocamento. Joana não possui CNH, e mostra em suas falas relutância em buscar acesso, apesar da insistência dos filhos, dado que vemos estar presente no cenário brasileiro, em que mulheres são minoria no acesso à CNH e o número tende a cair ainda mais conforme se eleva a faixa etária. Já em relação ao tempo de deslocamento, Joana não possui mais a responsabilidade de cuidado de terceiros, uma vez que os filhos já são adultos e ela não está mais em idade reprodutiva, de modo que o tempo destinado ao trabalho do cuidado não remunerado pode se destinar ao trabalho do cuidado remunerado,

permitindo que o trajeto até o trabalho se estenda, diferentemente do que ocorre com Luana, como discutiremos em breve.

4.1.2 Percurso acompanhado de Luiza

O contato com Luiza também foi fruto de relações prévias. Assim que a contatei, recebi seu aceite e disposição. Conhecemo-nos pela mesma comunidade que cresci, conectadas pela proximidade residencial. Luiza vive muito próximo de minha casa, em um imóvel simples, de madeira, onde mora com a mãe, com o filho e o marido, em uma ótima localização em termos de acesso a serviços essenciais, o bairro Jardim Aviação. É uma mulher negra, jovem, casada e mãe de um menino de cinco anos, trabalhadora da área da saúde, mas, que diferente de Joana, trabalha em uma clínica privada, onde exerce a função de enfermeira e para onde se locomove de automóvel privado, todas as manhãs. Nosso percurso, apesar de curto, foi enriquecedor e denso, carregado de informações, principalmente por ter descoberto durante o diálogo que Luiza já foi motorista de aplicativo, antes de conseguir o emprego atual, condição que darei mais detalhes no decorrer do capítulo. Foi através do percurso de Luiza que vi a necessidade de integrar as pausas na representação cartográfica.

Faço o caminho até sua casa a pé e a encontro, abrindo o portão, às 6h40min. Luiza vestia as roupas tradicionais da enfermagem, o traje verde e sapatos brancos. Ali, conheço sua mãe Isabel¹⁷, uma mulher simples que aparentava ter por volta de 50 anos, de pele negra retinta e bastante silenciosa, descubro que ela nos faria companhia até certo ponto do trajeto, onde Luiza a deixaria na UPA, para cuidar de um homem idoso. Sento-me no banco de trás do carro e vamos conversando, pergunto a Luiza quem leva seu filho João¹⁸ à escola:

Luiza: *Então, agora quem leva ele é o Bernardo (nome fictício do marido). Antes, quando eu não trabalhava, aí eu que deixava ele lá, buscava, tudo, aí eu comecei a trabalhar, tem um ano já né, mãe? É, já deu um ano, aí é ele que leva... Ele leva ele, leva minha mãe... Quando é pertinho a minha mãe vai sozinha.*

O transporte do filho para a escola é dividido entre Luiza e o marido que, por vezes, também leva a sogra para as casas onde ela trabalha como diarista, quando ela não consegue ir a pé, pela razão que trago mais à frente. O ponto de parada de Isabel é a UPA Zona Norte, deslocamento que leva apenas 5 minutos. Depois, Luiza vai me explicar que o idoso que sua

¹⁷ Nome fictício

¹⁸ Nome fictício

mãe está cuidando é proprietário de uma das casas que Isabel trabalha e que, por estar sozinho, não tinha mais quem pudesse cuidar. No momento da parada, vejo que Isabel faz uma troca de turno com outra senhora que havia passado a noite cuidando do senhor, a mulher em questão é a sogra de Luiza.

Laís: *Ela tá de acompanhante?*

Luiza: *Ela tá... É assim, esse acompanhante que ela tá é um dos patrões da minha mãe, e ele é um senhorzinho, ele mora bem pertinho de casa, aí no final de semana, ele... Não sei o que tem esses velhos... Aí ele foi, tomou um raio de chá de mamão, e tomou um chá de sete, sei lá, esses chá de emagrecer, tomou isso, aí ele passou mal, caiu lá, não conseguiu levantar, e aí pra ajudar, teve que vir o bombeiro, o resgate...*

Laís: *E aí sua sogra cuida também?*

Luiza: *Isso, aí minha sogra vem, ela também tá desempregada, só que ela tá ajudando os meninos, ela tá dormindo, e tá fazendo bombom, aí já é um dinheirinho que entra...*

Quando questiono Luiza se ela sempre fez o trajeto de automóvel, percebo o quanto a presença do carro particular é forte em sua trajetória, ao passo que o transporte público se enfraquece ao ponto de não ser sequer uma alternativa em casos de ausência do transporte particular, muito por conta do valor elevado da passagem que, em diversos casos, se aproxima bastante do valor da corrida de aplicativo.

Laís: *Você sempre foi de carro, Lu?*

Luiza: *Então, foi assim, enquanto o meu carro tava funcionando e a gente conseguia, aí eu ia de carro, e beleza, aí às vezes o carro do Bernardo quebra, ou o meu carro quebra e ele me leva, quando ele consegue, ou senão eu vou de Uber, aí eu pego o Uber, e desço lá. Que assim, normalmente de manhã, antes era bem mais caro, mas agora o Uber tá bem baratinho, então, às vezes, dá sete reais...*

Laís: *O ônibus tá cinco, né?*

Luiza: *Sim! Não compensa... E assim, tipo, não tem nem ônibus ali, pra mim conseguir pegar, porque eu nem sei... Eu acho que eu nunca fui de ônibus, nunca fui, ou fui de Uber, ou o Bernardo me levou, ou vou de carro mesmo, então tipo, o trajeto é mesmo de carro...*

Apesar do cenário atual, Luiza teve experiências distintas na infância e adolescência, momento de sua vida que diz ter optado diversas vezes ir a pé por conta da lotação excessiva

dos ônibus. Contudo, o acesso a CNH, assim que conquistou a maioria, representou a transformação profunda não apenas de sua mobilidade, mas também da mobilidade de seu filho João, que pouca ou nenhuma experiência tem com o transporte público urbano, a não ser a passeio com a avó Isabel que, por sua vez, tem sua mobilidade comprometida pela limitação da leitura. Luiza conta que sua mãe é analfabeta, condição que não a impede de andar de ônibus, porém, dificulta sua mobilidade:

Luiza: *A gente chegou a andar de ônibus, eu ainda era adolescente e jovem. Depois que eu tirei a carta, eu demorei acho que uns seis meses mais ou menos, aí eu comprei um Fusca, então a gente não sentiu tanto, 18 pra cá foi mais tranquilo...*

Laís: *Você já tirou com 18 anos?*

Luiza: *18 anos. Minha mãe me deu de aniversário, eu lembro até hoje. Então, foi bom pra caramba. A minha mãe ainda continuou andando de ônibus, ela, às vezes, anda assim...*

Laís: *É isso que eu ia perguntar...*

Luiza: *Então, ela, às vezes, anda de ônibus, então assim, ela ainda consegue, só que ela não sabe ler nem escrever, mas ela anda de ônibus. Então assim, algumas coisas ela reconhece. Às vezes, quando ela vê que tá muito difícil, ela para o ônibus.*

Laís: *Quantos anos ela tem?*

Luiza: *Ela já tem 57 anos, aí ela ainda anda de ônibus, mas assim, a gente, o João pelo menos, acho que se ele andou de ônibus uma vez foi muito, ele andou acho que com ela ainda pra poder passear..., mas ele não teve essa vivência.*

A vivência que seu filho João não teve uma única vez na vida, Luiza teve até seus dezoito anos, quando vivia a mobilidade a pé e de ônibus. A idade novamente mostra sua relevância na análise dos movimentos e da experiência urbana, não exclusivamente pela fase da vida, mas pela maneira como se vive. No caso da juventude, os agrupamentos juvenis, o andar em “bando”, são fundamentais nas práticas socioespaciais, caminhar pela cidade acaba sendo, muitas vezes, uma experiência grupal, como posto por Luiza, ao lembrar da sua época da escola, que “passava na casa de um, pra poder chegar na escola e chegar lá tudo junto.”.

Mesmo com as ruas movimentadas, o trajeto é fluído, e chegamos ao destino antes mesmo da clínica abrir, tempo que aguardamos dentro do carro, conversando. Das situações não planejadas da pesquisa, fico sabendo, durante o percurso, que Luiza chegou a trabalhar

enquanto motorista de aplicativo, antes de estar no emprego atual, onde realiza um trabalho exaustivo de analisar e laudar diversos exames durante o dia, sendo sozinha em seu setor.

Sua entrada no ramo dos aplicativos se deu justamente por conta da maternidade e a necessidade de maior flexibilidade para poder cuidar do filho, ao mesmo tempo que precisava de renda, mas ainda não tinha condições de retornar ao trabalho CLT. Foi então que a característica da autonomia da uberização do trabalho tornou-se a saída para Luíza:

***Luíza:** Eu fiquei de Uber acho que um ano e pouco, nessa situação... Porque aí tinha o Pedro¹⁹, e tudo, e aí eu intercalava... O João ia para a escola, e aí eu conseguia fazer o Uber nesse intervalo, porque eu não conseguia voltar trabalhar... Eu demorei para voltar a trabalhar. Porque Prudente é esse rolê, você já sabe... “Quem indica”.*

O caso de Luíza é comum quando se trata da inserção das mulheres no mercado de transporte por aplicativo. O trabalho de cuidado de terceiros, além de muitas vezes não ser remunerado, exige a dimensão mais valiosa para o capitalismo — além da terra — que é o tempo, não à toa tão debatido neste trabalho. A regulação do tempo é um dos principais caminhos de instauração das desigualdades e da própria fragmentação. A forma como seu uso é determinado e os agentes que o controlam constituem a base das relações socioeconômicas, que, por sua vez, estão diretamente ligadas às desigualdades de gênero, dentre outros eixos.

Luíza nos oferece uma informação que evidencia como a flexibilização do trabalho é, na verdade, produto e produtora das relações desiguais. As mulheres que encontram no trabalho por aplicativo uma alternativa para um cotidiano sobrecarregado pelo cuidado não remunerado acabam, paradoxalmente, mantidas em uma situação desigual, devido à baixa remuneração e às longas jornadas. Trata-se da contradição entre capital e patriarcado: ao incluir as mulheres no trabalho remunerado, o sistema não necessariamente reduz as desigualdades socioeconômicas entre os gêneros, justamente pela forma como o tempo é organizado nas sociedades ocidentais patriarcais, como afirma Dedecca:

Se é verdade que no caso dos países europeus o uso diferenciado do tempo entre homens e mulheres casados e com filhos se faz na presença de políticas sociais abrangentes, pode-se afirmar que a igualdade do uso do tempo econômico entre homens e mulheres acentuaria a diferenciação entre jornadas totais de trabalho segundo sexo, colocando as mulheres em uma posição ainda mais desfavorável. Em suma, é provável que para as mulheres, a elevação do tempo econômico poderá significar redução do tempo livre se mantidas as atuais condições de organização do uso diário do tempo. (Dedecca, 2004, p. 31)

¹⁹ Nome fictício do marido de Luíza.

Ao falar do marido que, no momento, trabalhava como motorista de aplicativo pela plataforma Uber, ela me relata mais de sua experiência:

Luiza: *Eu cheguei a trabalhar de Uber um período, e aí, o que que acontecia? Antes era até bom, só que agora não é mais bom assim... e tem muitas pessoas que acham que é maravilhoso, mas quem pegou a parte boa do Uber, sabe que realmente era legal, agora não. Às vezes, você faz uma corrida por 90 centavos o KM! Como que você faz uma corrida? E tipo assim, eles acham que tá ganhando, mas não tá! Principalmente aposentados, que agora tem um monte de aposentados “Ai, não vou ficar em casa, vou trabalhar de Uber”. Esse é o rolê que tá acontecendo, e aí prejudica aqueles que realmente precisam daquilo, porque aí eles tem que pegar qualquer coisa, para pelo menos ter alguma coisa.*

O que Luiza mais expõe é o quanto, agora, o trabalho de motorista de aplicativo não compensa, se comparado aos anos anteriores, logo quando os aplicativos chegaram na cidade, no ano de 2018. A baixa remuneração, segundo ela, fez seu marido e outros colegas migrarem do trabalho de motorista de aplicativo para o de entrega de encomendas, como o da empresa Mercado Livre, todavia, o trabalho de motorista de aplicativo não foi deixado inteiramente por Bernardo, que ainda faz corridas.

As falas de Luiza demonstram uma característica da cidade, em termos de oferta de emprego, que é o quanto os vínculos e proximidade imperam nas oportunidades de trabalho, de acordo com ela. Quando indago como Luiza começou a trabalhar no emprego atual, ela revela que foi justamente por indicação de outra trabalhadora da área da saúde, que também trabalhava como motorista da Uber:

Luiza: *Não...Não adianta, você pode ter um currículo super bom, mas se você não tiver o “Q.I”, o “quem indica”, você não consegue, e aqui foi justamente isso. Foi uma moça de Uber, ela também era da área da saúde, e ela falou assim “Ah, Luiza, eu não quero isso para mim, que não sei o quê...”, aí eu falei “ó, eu vou mandar meu currículo.”. Aí eu fui reformular o currículo e mandei, mandei para ela. Aí ela mandou para o dono de uma clínica.”*

O chefe de Luiza chega para abrir a clínica e nós descemos do carro, encerrando o percurso de ida e combinando a volta, que seria por volta das 17:15, horário que chego em seu trabalho e iniciamos o retorno para sua casa. É ainda um horário tranquilo em termos de fluxo de automóveis e pessoas, além de Luiza traçar o caminho de volta por meio dos bairros residenciais, agora não temos nenhuma parada, pois sua mãe só sairá da UPA às 18h30min.

Retorno curiosa para saber mais da experiência de Luiza como motorista de aplicativo, pergunto como eram as condições de trabalho. Ela relata que pegou “uma época que não estava tão ruim”, que existiam muitas campanhas de corrida que acabavam compensando, em que o motorista cumpria uma meta estipulada de corridas, em dado período, para receber determinada quantia, como fazer 400 corridas e receber o valor de R\$1.000,00 ao final da campanha. Pergunto, então, se Luiza já havia passado por algum momento delicado, enquanto trabalhava como motorista, e recebo o seguinte relato:

Luiza: *Sim, sim. Eu tive umas duas vezes. Eu peguei, foi num sábado à tarde. O João estava... não lembro o que foi, acho que estava em casa. E aí eu saí porque eu estava fazendo essas corridas e tal, pra campanha. E eu fui pegar um rapaz lá no... Acho que era perto do Jequitibás, uma coisa assim. Um rolê assim. Aí ele entrou, só que ele entrou na frente. E, normalmente, eu deixo o banco para trás, assim, para a pessoa não entrar na frente mesmo. Quando é mulher eu não ligo, não tem problema, mas homem eu fico meio assim. E ele entrou na frente. Ele entrou, arrumou o banco e sentou. Eu nunca tinha passado por isso, então minha mente travou totalmente. Eu fiquei muito assim. Aí o pior é que assim, como o carro é pequeno, né, ele... ele encostava. Ele abria a perna para encostar em mim! Sério. E eu fazia assim, tipo assim (abrindo a perna). Toda hora que eu ia mexer aqui, ele abria a perna pra encostar. Aí tipo assim, o ponto dele era lá embaixo, e eu parei antes. E eu falei assim “é aqui.” Ele falou “não, mas pode descer mais”, eu falei “pode descer aqui mesmo.”. Eu fiquei muito assustada, porque, tipo assim, foi uma coisa que eu não esperava mesmo. E é horrível porque o sentimento que a gente tem é um sentimento que a culpa é nossa!!! Eu falei “mas gente, eu não fiz nada...” E é HORRÍVEL. Foi uma situação que eu fiquei muito, muito assustada.*

A fala que se segue é carregada de significados. Luiza demonstra o medo que sentiu e pensamentos que teve na tentativa de justificar e entender a situação de violência da qual foi vítima, traçando o movimento de direcionar o comportamento do passageiro como algo que poderia ter sido induzido por ela, pelo seu próprio corpo, pensamentos que acabam despertando “gatilhos”, como ela mesma disse:

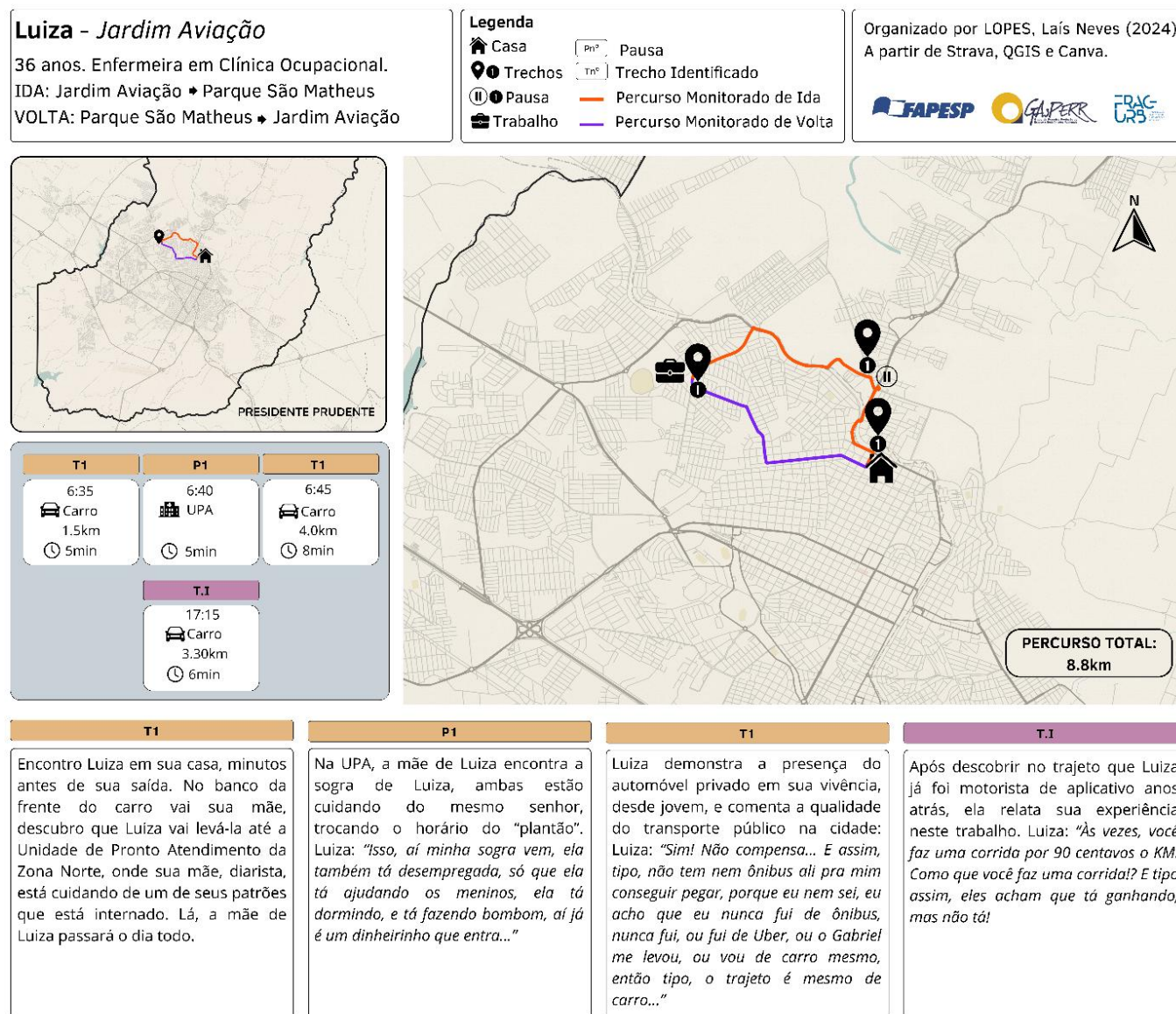
Luiza: *E aí eu fiquei bem assustada. Eu fiquei assim, eu fico assim, gente, meu Deus, sabe? Credo. E não, e aí, tipo assim, esse é um monte de coisa, tipo assim, vários gatilhos... aí você fala “meu, mas eu não estava com nenhuma roupa assim... Eu nem sou maravilhosa....”.*

Apesar disso, Luiza diz compreender que não há justificativa, por mais que tente procurar e que, assim que a corrida teve fim, bloqueou imediatamente o usuário em questão.

Ela me informa que a empresa 99 tem a opção de que motoristas mulheres transportem apenas passageiras mulheres, e que “têm mulheres que se sentem mais seguras quando pegam só mulheres.”. A violência mais direta do assédio não é a única que Luiza diz ter vivido com passageiros homens, um outro tipo de comportamento se refere a agressividade e questionamento da forma de condução e do trajeto traçado pelo próprio GPS, e que alguns ficam nervosos, questionando suas escolhas “Você fez por quê? Por que que você fez tal coisa!?”.

Luiza conseguiu o emprego no regime CLT, porém, diz ainda ter os aplicativos de transporte instalados em seu smartphone. Seu marido Bernardo, por sua vez, continua no trabalho autônomo dos aplicativos por impossibilidade de ser registrado, devido a um processo que está movendo no INSS, desde quando sofreu seu acidente de moto, há quatro anos. Chegamos à residência de Luiza tranquilamente, em um curto período, agradeço a ela pela ajuda e encerramos o percurso sem intercorrências.

Figura 8 - Mapa Percurso Urbano Acompanhado de Luiza



Org.: a autora, 2024.

Quadro 3 - Quadro Informativo do Percurso Urbano de Luiza, Realizado no Jardim Aviação

QUADRO INFORMATIVO DO PERCURSO URBANO REALIZADO NO JARDIM AVIAÇÃO	
MODAL UTILIZADO	Carro (particular)
TEMPO DE DESLOCAMENTO (IDA E VOLTA)	24min
DISTÂNCIA DO TRAJETO REALIZADO (IDA E VOLTA)	8.8Km
CONDIÇÕES DA VIA	Vias adequadas para circulação
FALA DE LUIZA	<i>[...] não tem nem ônibus ali, pra mim conseguir pegar, porque eu nem sei... Eu acho que eu nunca fui de ônibus, nunca fui, ou fui de Uber, ou o Bernardo me levou, ou vou de carro mesmo, então tipo, o trajeto é mesmo de carro...</i>

Org.: a autora, 2024.

O percurso de Luiza, como comentado anteriormente, é o responsável por nos alertar sobre a importância de acrescentar na representação do mapa o momento da pausa no trajeto. No objetivo de desnaturalizar a pausa como unicamente um intervalo no tempo do movimento, vemos a parada em seu tempo, local e conteúdo, esse último sendo a razão da parada. Se tempo no sistema capitalista de produção é determinante para a produção do capital, regulado por ele, o tempo da pausa nos movimentos é fundamental para compreender as desigualdades imbricadas nos papéis de gênero. A parada de Luiza em uma UPA para deixar a mãe como acompanhante de um idoso, que conhece por realizar faxinas na casa dele, não é insignificante, mas evidencia mais uma vez o trabalho do cuidado sendo direcionado as mulheres, sejam formalmente capacitadas ou não para o serviço, sejam familiares ou não.

Ressaltamos também como o transporte público da cidade perde forças na contemporaneidade frente aos serviços de transporte por aplicativo e ao automóvel privado, mesmo em casos como o de Luiza, onde o trajeto não é longo, como vemos em seu mapa. Pelas suas falas, a liberdade que possibilita o automóvel privado é não só facilitadora do deslocamento, mas também é saída para fonte de renda, vide seu relato do tempo que passou

como motorista de aplicativo, enquanto cuidava do filho e do marido. Enfraquecido e sucateado, o transporte público tende a ser esquecido no momento do acesso ao carro, e confirma-se como última opção quando existem pessoas dependentes, como filhos, que necessitam ainda serem acompanhados pelos pais nos deslocamentos pela cidade.

4.1.3 Percurso acompanhado de Luana

Por intermédio de Luiza chego até Luana que aceita, com muita gentileza, o convite para a pesquisa. Diferente de Joana e Luiza, Luana e eu não nos conhecíamos, uma barreira de estranheza que foi rompida com leveza e tranquilidade, sem problema algum. Conversamos primeiro por Whatsapp, onde não conseguia ver sua foto perfil, por isso, não sabia como ela era, até o dia do percurso, quando nos vimos pela primeira vez. Luana é uma mulher jovem, de pele negra retinta e cabelos cacheados, mãe de duas meninas, uma de cinco e outra de treze anos, moradora do Residencial Santo Expedito, localizado no bairro chamado Terceiro Milênio, zona norte da cidade, onde vive com a mãe e suas duas filhas. O residencial é um empreendimento parte do programa Minha Casa Minha Vida – Faixa II (que contempla famílias com renda até R\$ 4.000,00), entregue em 2018, e localiza-se aproximadamente 8,5 km do centro da cidade. Fui de Uber até sua casa, o que já me deu certa dimensão da dificuldade de se deslocar até o bairro, pela demora em encontrar motoristas que aceitassem a corrida e pelo valor, que estava próximo dos R\$20,00, quantia que, para o padrão de Presidente Prudente, representa um valor mais elevado que o normal.

Conforme vou me aproximando de seu bairro, me distanciando da porção mais central da cidade, percebo os vazios urbanos e os loteamentos crescentes em direção à zona norte, reparo também como nas casas desta porção da cidade, muitas contam com um automóvel na garagem, seja carro ou motocicleta. Pouco antes de chegar, noto a construção de um residencial de casas geminadas, pequenas, a metros de distância do bairro Santo Expedito, com a placa “Residencial Mônaco”, que descubro, posteriormente, também estar dentro das diretrizes do MCMV. É para esse residencial que Luana irá se mudar com as filhas, segundo ela, dentro de alguns meses.

O diário de campo foi crucial no percurso com Luana, principalmente no trajeto de ida. O fato de termos ido de motocicleta comprometeu a gravação do áudio do diálogo, abafado pelo capacete e pelo escapamento da moto. Por isso, o registro imediato no diário de campo, ao fim do percurso, serviu como complemento para os trechos inaudíveis do caminho de ida, que teve início às 6h40min, com um trajeto que durou menos de 10min.

Naquele dia, a filha mais velha de Luana estava adoecida, condição que terá rebatimentos no decorrer do dia de Luana e mudará o modal de nosso percurso de volta. Ela me conta que às segundas, terças e quintas-feiras ela faz uma parada antes do serviço para deixar uma das filhas na escola, e que nos outros dias da semana quem realiza esse trabalho é sua mãe, avó das meninas.

A moto de Luana é uma Biz simples que sofreu um pouco para nos transportar. Apesar da difícil comunicação no trajeto, consigo entender grande parte da nossa conversa, sem problemas. No momento, Luana residia com seus pais, o que, segundo ela, ajudava a pagar sua casa nova, por não necessitar gastar com aluguel. O pai de Luana é caminhoneiro, e sua mãe trabalha no residencial Damha, nos cuidados da casa de uma família. Pergunto como a mãe se desloca até o serviço, se é de ônibus ou carro:

Luana: *Meu pai é caminhoneiro, né, então ele sempre viaja, aí ela fica com o carro, então ela não tem necessidade de pegar ônibus.*

Luana conta que também chegou a trabalhar no Damha I, cuidando de um idoso, na época que morava no bairro Vale do Sol, outro bairro afastado do centro da cidade. Indago então como ela fazia para se locomover, antes de ter sua moto, e ela me revela ter andado de ônibus na época. Contudo, já fazia tempo que não utilizava mais o transporte público da cidade, dirigindo dez anos sem acesso a CNH, que só foi tirar há dois anos.

Luana: *Eu andei 10 anos sem ter a carta. Têm dois anos que eu tirei a carta...*

Lais: *Era muito caro?*

Luana: *Ih, agora tá mais. Só que compensa, assim... Eu não sei ir pra lá de ônibus. Eu prefiro ir de Uber, o Uber tá mais acessível... Quando eu vou sair e levar as meninas...*

Para além do desconhecimento das linhas de ônibus, em caso de necessidade, Luana cita o alto valor da passagem do transporte público em comparação ao transporte por aplicativo que, no caso dela, não compensaria, principalmente quando sai com as filhas, que somariam mais duas passagens.

O trânsito na ida está tumultuado, com alguns entraves em certos pontos, apesar das vias estarem bem adequadas. A fluidez da motocicleta é de fato muito sentida, traçando o caminho de 3 km em aproximadamente 9 minutos, mesmo com as vias cheias naquele horário. Apesar de sua residência estar em um local distante das áreas mais centrais, o serviço de Luana não

está tão longe, e o acesso é ligado por uma avenida direta. Percebendo isso, comento com ela sobre a proximidade entre sua casa e o trabalho. A distância mais curta entre o trabalho e sua casa permite que ela retorne no horário do almoço para realizar o cuidado da filha mais nova, que fica com a vizinha até a avó sair do Damha e continuar os cuidados da criança.

Luana: *Aqui pra mim é uma “mão na roda”, porque na hora do almoço eu volto pra casa, pra pegar a mais nova na escola e deixar na vizinha, até a hora da minha mãe chegar do serviço.*

Para melhor analisarmos a fala acima, olhamos a imagem a seguir que nos mostra o nível de ocupação das pessoas com ou sem criança, por sexo:

Figura 9 - Nível de ocupação de pessoas com ou sem crianças, por gênero (PNAD 2022)



Fonte: IBGE, Pesquisa por Amostra de Domicílios 2022. Retirada do documento "Estatísticas de Gênero: Indicativos sociais das mulheres no Brasil"

Os dados acima nos mostram uma diferença no nível de ocupação entre homens e mulheres, a partir da presença ou não de crianças no domicílio. De acordo com a pesquisa, mulheres entre 25 e 54 anos são impactadas pelo cuidado de crianças, indicando que mulheres com crianças de até 6 anos tinham um nível de ocupação 9,6% menor do que mulheres sem crianças no domicílio, desigualdade que expande com o recorte de raça, subindo para 10,7% para mulheres pretas e pardas, enquanto a estatística era 6,7% para brancas.

A relação entre cuidado dos filhos e permanência no mercado de trabalho é profunda. Para as mulheres, ainda mais. A maternidade confere a necessidade da proximidade, especialmente, nos primeiros anos de vida. Todavia, não se explica exclusivamente pela dependência física, corporal entre criança e mãe, mas por fatores como a divisão desigual das tarefas do cuidado, a ausência ou presença de rede de apoio e infraestrutura pública como creches e escolas. Por isso, na falta de um dos fatores ou mais, a distância entre a casa e o trabalho dita a condição de permanecer ou não no emprego, justamente pelo tempo de deslocamento entre um ponto e outro. Nessa equação, as mulheres são as mais atingidas.

Muito brevemente encerramos o percurso de ida e combinamos o horário da volta. Quando chego na clínica, às 17h00, encontro uma situação diferente da ida, sem a motocicleta de Luana e com a presença de sua filha mais velha, visivelmente debilitada de saúde. Luana me conta então que teve diversos contratempos durante a tarde, e que faríamos o retorno de carro, por aplicativo. Os contratempos de Luana foram ligados ao cuidado da saúde da filha, que teve de ser levada por ela ao Hospital Regional, durante o expediente:

Laís: *Você teve que voltar pra casa hoje?*

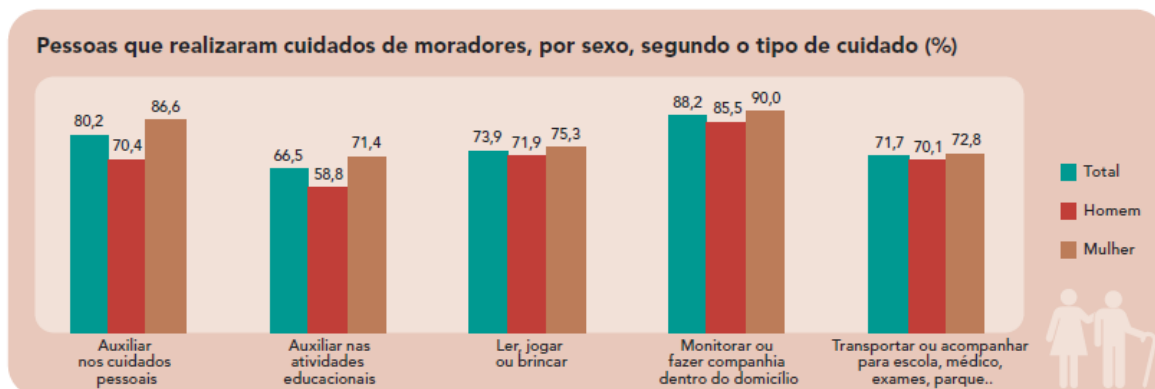
Luana: *Tive que voltar. Na hora do almoço eu já ia mesmo. Aí ela não tava bem e eu fui levar ela no hospital.*

Laís: *Aí sua mãe ficou com a pequena?*

Luana: *Ficou. Ela tava na vizinha e minha mãe foi lá pegar ela e eu fui de Uber pro hospital.*

De acordo com dados da PNAD 2022, retirados do documento “Outras formas de trabalho”, as mulheres constituem maioria em todos os tipos de trabalho não remunerado. Além disso, há um outro aspecto importante, que é quem realiza o transporte de pessoas que precisam de cuidado de terceiros. Para discutirmos essa informação, olhamos para os gráficos abaixo:

Figura 10 - Gráfico - Pessoas que realizam cuidados de moradores, por sexo, segundo o tipo de cuidado (%)



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2022.
Nota: Pessoas de 14 anos ou mais de idade.

Na tarefa do cuidado que exige transporte ou acompanhamento, quem lidera são as mulheres. Quando pensamos nas contradições presentes na mobilidade e gênero, retomamos o fato de as mulheres formarem minoria, abaixo da metade, no acesso à CNH. Se a cidade prioriza o uso do automóvel privado em detrimento do transporte coletivo, a disparidade entre responsabilidade e acesso aumenta a dificuldade das mulheres no cotidiano. Outro ponto é como, muitas vezes, o deslocamento dos homens está voltado ao trabalho produtivo e remunerado, e não à manutenção do cuidado, mesmo que formem maioria no uso do automóvel e motocicleta, que permitem maior velocidade nos deslocamentos em contextos como os da cidade média.

Por isso, fazemos o percurso de volta em três, Luana, sua filha e eu, por transporte de aplicativo que Luana teve dificuldades em conseguir o aceite da corrida, tentando em duas plataformas diferentes e acabando por fechar a corrida por R\$14,00. Sabendo das dificuldades de conseguir aceite dos aplicativos tanto para ir para sua residência, quanto para sair de lá, Luana me aconselha a negociar minha volta para casa com o próprio motorista da corrida que estávamos:

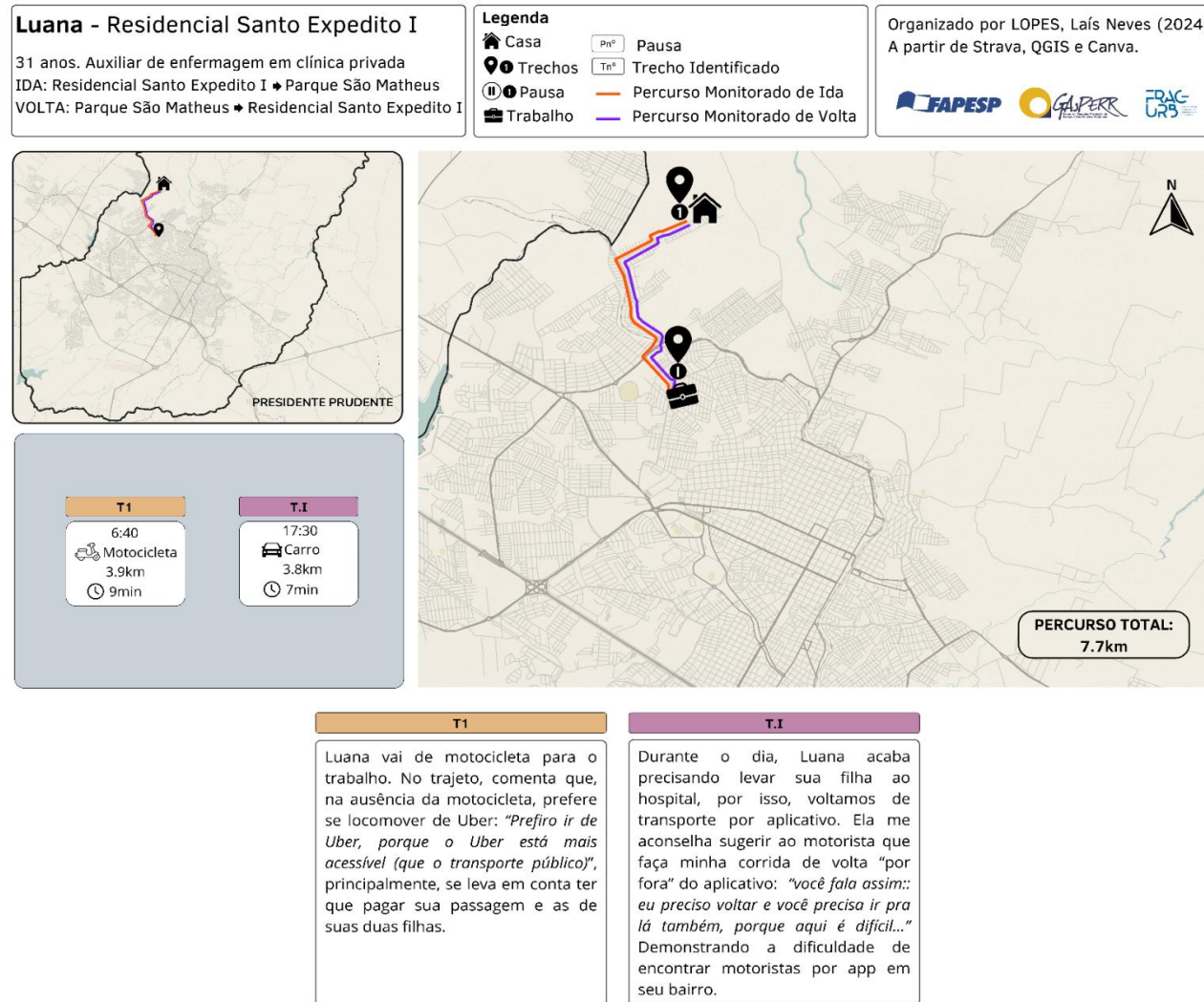
Luana: *Você fala assim: “eu preciso voltar e você precisa ir para lá também, porque aqui é difícil...”*

Diferente da fluidez e economia sentidas pelo trajeto de motocicleta que havíamos vivenciado na manhã, o período da tarde de Luana foi marcado por gastos com corridas de transporte por aplicativo:

Luana: *Eu acho que só de aplicativo hoje eu já gastei uns 50 conto pra mais.*

Esse comentário é seguido de elogios à praticidade da motocicleta na mobilidade cotidiana, e o quanto é estranho depender de outros transportes, após ter a experiência diária de se deslocar tão rapidamente, e de forma independente. Assim, encerramos nosso percurso de volta com menos tempo que o de ida, o que avalio acontecer tanto pelo horário do trajeto, ainda fora do horário de pico, quanto pela direção do movimento, nos dirigindo a uma área afastada das zonas mais centrais da cidade.

Figura 11 - Mapa Percurso Acompanhado de Luana



Org.: a autora, 2024.

Quadro 4 - Quadro Informativo do Percurso Urbano de Luana, Realizado no Residencial Santo Expedito I

QUADRO INFORMATIVO DO PERCURSO URBANO REALIZADO NO RESIDENCIAL SANTO EXPEDITO I	
MODAL UTILIZADO	Motocicleta (particular); aplicativo Uber
TEMPO DE DESLOCAMENTO (IDA E VOLTA)	16 min
DISTÂNCIA DO TRAJETO REALIZADO (IDA E VOLTA)	7.7 Km
CONDIÇÕES DA VIA	Vias adequadas para circulação
FALA DE LUANA	<i>Quando não consigo ir de moto, prefiro ir de Uber, porque o Uber está mais acessível que o transporte público.</i>

Org.: a autora, 2024.

A análise do mapa de Luana nos mostra o afastamento das classes de menor renda das manchas centrais da cidade, e como o impacto disso é maior no contexto de pessoas que possuem dependentes de seus cuidados. No caso de Luana, sua residência sofre não só com a má cobertura do transporte público, mas a própria alternativa do transporte por aplicativo torna-se, muitas vezes, inviável, pelo alto valor da corrida, de tal forma que a motocicleta acelera o tempo e facilita o acesso a esfera do trabalho remunerado que, por sua vez, é possibilitado pela proximidade do seu emprego com sua residência e pela rede de apoio que construiu com as mulheres de seu entorno, a mãe e a vizinha.

A mudança da motocicleta na ida para o carro de aplicativo na volta também não é um dado neutro, mas que vem à tona pela condição da maternidade. A urgência de saúde da filha adolescente impacta toda a tarde de Luana, que deposita o tempo do trabalho remunerado no tempo de cuidado da filha mais velha, saindo do expediente durante toda a tarde e retornando ao final.

4.1.4 Percurso acompanhado de Gabriela

Gabriela foi a única médica que obteve retorno nas tentativas de convite para contribuir com a pesquisa. Temos uma relação de longa data, o que colaborou com o aceite e facilidade do percurso em termos de comunicação, não precisando quebrar qualquer estranheza. Gabriela é uma mulher branca, jovem, médica há dois anos, formada pela UNOESTE, faculdade privada onde se graduou através do FIES. É a filha mais velha da família de mais dois irmãos homens, possui automóvel próprio e dirige desde os vinte anos. Mora com a família em um bairro majoritariamente residencial, com casas construídas em terrenos grandes, muito próximo a condomínios horizontais de alto padrão, em uma área repleta de serviços essenciais ao redor, portanto, muito bem localizado.

O fazer da pesquisa está sempre aberto às imprevisibilidades, como no caso deste percurso, em que a ida e volta teve de ser em dias diferentes, situação que detalhamos mais a frente. Com Gabriela, os percursos foram curtos, contudo, nos ofereceram informações interessantes, especialmente, pelas observações feitas durante o campo, enquanto esperava por ela em frente ao Hospital Regional. A começar, então, pela ida.

Diferente do percurso de Joana, a ida do plantão de Gabriela era na troca noturna, por isso, me encontro com ela em sua casa às 18h20min da tarde, um pouco antes de anoitecer. Quando chego, ela já está com o traje azul, terminando de se arrumar para ir com seu carro, que é de uso exclusivo dela, uma vez que a família possui mais de um automóvel. Saímos de sua casa às 18h35min, por uma via bastante fluida, até certo ponto do trajeto. De dentro do carro, vamos vendo anoitecer enquanto conversamos e, por me recordar que Gabriela não tirou CNH logo ao completar 18 anos, busco saber como era sua circulação antes disso:

Laís: *se você precisasse fazer esse trajeto de ônibus, você saberia?*

Gabriela: *Eu saberia por causa da minha época do cursinho. Quando eu fiz cursinho, eu voltava de ônibus. E eu não ia tanto porque o meu pai ia para o banco no mesmo horário que eu, então ele já me deixava no Anglo. Mas, algumas vezes, eu já fui de ônibus também. Mas tem um ônibus que ele para... É o... O Vila Geni? Ele para lá naquele ponto de ônibus do Cadri²⁰, sabe? Aí dava certinho. Era o mesmo que eu usava para voltar para casa também. Ele*

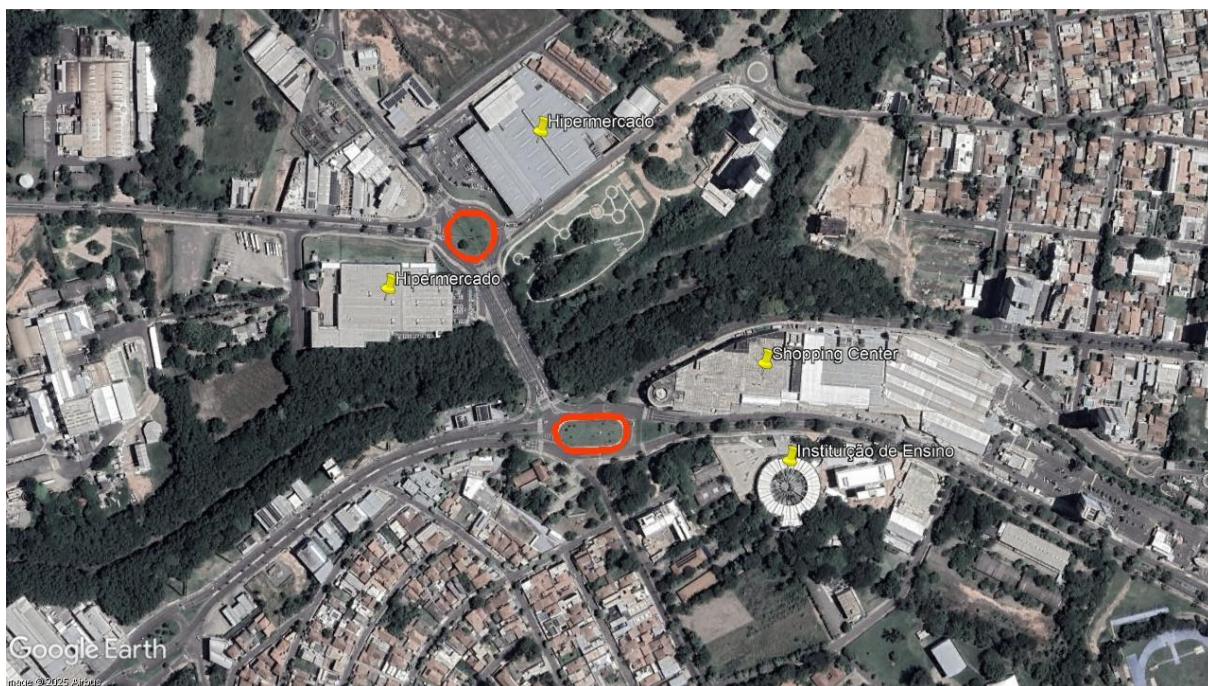
²⁰ Centro Avançado de Radiologia – Localizado na mesma rua do Hospital Regional e da escola que Gabriela realizou seu cursinho preparatório para o vestibular.

faz o trajeto da minha casa até lá no Cadri em 10 minutos. E o trajeto do Cadri para a minha casa em 50 minutos (risos). Então toda vez que eu voltava era 50 minutos de ônibus!

Além do tempo de deslocamento, percebe-se pela fala de Gabriela como a idade, mais uma vez, marca a experiência de mobilidade, e como o acesso a CNH desponta como um divisor que marca a relação com o transporte público. A participante busca no passado a memória do transporte público, quando usufruía do serviço em dias que o pai não podia levá-la de carro, nessa época, ainda tinha alguma relação com o transporte público por não ter idade para tirar CNH, situação que muda assim que tira sua habilitação e tem seu primeiro carro, já aos 19 anos.

Em determinado momento do trajeto, a fluidez do início é interrompida por um trecho característico da cidade, uma rotatória com diversas vias de acesso, localizada em um ponto central da cidade, conhecida por concentrar empreendimentos como hipermercados, shopping center e instituições educacionais. A título de visualização, segue imagem de satélite do trecho referido:

Figura 12 - Imagem do trecho crítico de rotatórias no percurso de Gabriela



Org.: a autora, 2025.

Paradas no semáforo da rotatória, Gabriela - atenta aos motoristas ao redor - desvia de uma possível batida em seu carro, momento que comentamos sobre a dificuldade nessa parte do percurso.

Gabriela: *Olha lá, olha lá... E se eu não vejo, o que que eu faço? Bato no carro dele!*

A análise do trecho acima nos permite enxergar o privilégio dado ao automóvel em detrimento do pedestre, não apenas pela velocidade e quantidade dos carros ali, mas pela relação com todo seu entorno. É uma área que interliga e conecta partes importantes da cidade, mas para além disso está repleta de espaços de consumo que privilegiam grupos específicos da sociedade (a exemplo do shopping-center e dos hipermercados, um deles operando no sistema de clube de compras e produtos exclusivos), grupos que, evidentemente, possuem acesso ao automóvel privado. Como produto disso, o trecho torna-se complementemente hostil não só ao pedestre, que leva tempo e necessita de atenção grande para atravessar as vias, mas para os próprios motoristas, comumente envolvidos em acidentes nessa área.

Uma das contribuições do percurso é justamente transcender a análise do deslocamento pelo deslocamento e, pelos diálogos estabelecidos no trajeto, alcançar outros aspectos mais subjetivos, ligados a trajetória e ao cotidiano da participante, como foi com Gabriela que, no final da ida, contou dos seus plantões e situação financeira, demonstrando plena noção de seus privilégios e de como eles permitem que ela tenha conforto, apesar do alto valor a ser pago mensalmente para o FIES, desde o final da graduação:

Gabriela: *Atualmente assim tá dando na risca. Primeiro porque eu sou privilegiada de morar com meus pais e eles pagarem as contas gerais. Eu recebo R\$ 3,600 de bolsa e atualmente eu estou com um boletinho da Caixa do Fies de R\$3,200 chegando todo mês. E aí eu tinha trabalhado no começo do ano bastante assim, porque foi o único período que deu, né? Eu trabalhei um mês e comecei a residência, que foi quando eu trabalhei em Londrina. E aí tinha um pouco de dinheiro assim, mas óbvio que não suficiente. Então tá chegando agora no final do ano e aí, por exemplo, de gastos do cartão, de tudo... porque depois que eu comecei a receber a bolsa, eu coloquei na minha cabeça que eu ia pagar os meus gastos pelo menos, né? Que eu não ia deixar pros meus pais. Então a gasolina do carro eu que pago, comprar tênis, roupa, essas coisas, assim, eu que tô pagando tudo.*

Naquele momento, Gabriela estava na tentativa de congelar o FIES²¹, pagando as parcelas com quase todo o dinheiro que recebia da bolsa de residência, por isso, assumir outros plantões fora da residência, quando possível, era fundamental para completar sua renda. Consideramos que aqui entra um importante aspecto do acesso ao automóvel privado para Gabriela. Ela cita plantões em outras cidades como locais de trabalho onde ganha o

²¹ O congelamento do FIES é uma possibilidade de suspensão temporária do pagamento das parcelas por um tempo determinado.

complemento de sua renda, assim o automóvel e acesso a CNH é, nesse caso, um grande facilitador na vida profissional de Gabriela, não apenas dentro da sua cidade, mas entre cidades vizinhas, para onde vai, normalmente, com seu carro.

Por fim, chegamos ao hospital, encontrando dificuldades para estacionar devido a alta quantidade de carros. Gabriela me informa que existe um estacionamento interno do hospital, reservado aos médicos, mas que a mensalidade é alta, acima de R\$200,00, e prefere parar do lado de fora. Por sorte, ela encontra uma vaga nas ruas paralelas e descemos ali, à dois minutos do hospital a pé. Nos despedimos e combinamos o horário de volta, que seria 7:00 da manhã do dia seguinte.

Contudo, o percurso de volta de Gabriela é alterado. Na manhã seguinte, me desloco até o hospital e, um tempo depois, Gabi me informa que estenderia o plantão, portanto, não conseguiria fazer a volta com ela naquela data, algo que é possível e não foi um problema para mim, pois aproveitei então para ficar um tempo em frente ao hospital, no exercício da observação e construção do diário de campo. Aquele dia, sentada em um banco em frente à porta da entrada do hospital, assisti a movimentação constante de pessoas naquele espaço que não descansa. Alguns estudantes de medicina, que identifiquei pelo jaleco, chegavam em grande quantidade, o marcador racial veio à tona na minha observação, pude contar apenas uma estudante negra, dos incontáveis que paravam na porta. Naquele intervalo de tempo, era perceptível a maioria expressiva de mulheres passando pela porta, vestiam uniformes variados, mostrando estarem presentes em todos os departamentos da instituição.

Quis ficar até o horário de visitas, às 12:00h. Ali, foi marcante a feminilização do trabalho do cuidado em todos os níveis, seja como trabalho remunerado - expresso pelas funcionárias uniformizadas que entravam constantemente no hospital - como o não remunerado, percebido no horário das visitas, pela quantidade de mulheres que entravam enquanto visitantes dos enfermos, frente a um número bem menor de homens. Evidentemente, a observação dita é explicada também pela maioria populacional das mulheres, contudo, vai de encontro aos dados existentes que confirmam as mulheres como a maioria expressiva, tanto no trabalho de cuidado remunerado, como no trabalho do cuidado que é invisível, não precificado.

Em relação ao primeiro dado – referente às mulheres como maioria na área da saúde - de acordo com o IBGE, as mulheres ocupam cerca de 70% da força de trabalho da saúde, sendo inclusive uma das únicas categorias de trabalho (saúde humana e serviços sociais) na qual ocupam mais os cargos de liderança do que os homens, junto ao trabalho da educação, ou seja,

trabalhos ligados ao cuidado. Contudo, quando olhamos tais dados atrelados a remuneração, nos deparamos com a desigualdade de rendimento médio pois, apesar do trabalho feminino ser maioria em cargos gerenciais nessas áreas, a remuneração não acompanha o movimento, como podemos ver na tabela a seguir, retirada do documento “Estatísticas de Gênero: Indicativos sociais das mulheres no Brasil”, de 2022.²²

Figura 13 - Distribuição das pessoas ocupadas em cargos gerenciais, rendimento médio do trabalho principal e razão de rendimento, por sexo, segundo os grupos de atividades econômicas

Grupos de atividades econômicas	Distribuição percentual das pessoas ocupadas em cargos gerenciais (%)		Rendimento médio do trabalho principal das pessoas ocupadas em cargos gerenciais (R\$)		Razão do rendimento (%)
	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	
Total	60,7	39,3	8 378	6 600	78,8
Seções da CNAE Domiciliar					
A - Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	84,2	15,8	4 456	5 733	128,6
B,C,D - Indústrias extrativas; Indústrias de transformação; Eletricidade e gás	69,0	31,0	8 103	6 411	79,1
E - Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	80,5	19,5	6 345	6 944	109,4
F - Construção	73,6	26,4	10 026	6 593	65,8
G - Comércio; Reparação de veículos automotores e motocicletas	65,1	34,9	6 007	5 936	98,8
H - Transporte, armazenagem e correio	79,0	21,0	10 419	5 333	51,2
J - Informação e comunicação	70,3	29,7	11 204	11 111	99,2
K - Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	51,7	48,3	11 182	7 486	67,0
L - Atividades imobiliárias	54,7	45,3	10 202	6 377	62,5
M - Atividades profissionais, científicas e técnicas	46,1	53,9	8 718	6 547	75,1
N - Atividades administrativas e serviços complementares	64,5	35,5	9 385	10 086	107,5
O - Administração pública, defesa e seguridade social	64,8	35,2	7 030	5 963	84,8
P - Educação	30,6	69,4	7 145	5 647	79,0
Q - Saúde humana e serviços sociais	30,0	70,0	8 564	5 213	60,9
I,R,S - Alojamento e alimentação; Artes, cultura, esporte e recreação; Outras atividades de serviços	62,6	37,4	5 534	5 358	96,8

Fonte: IBGE, Pesquisa por Amostra de Domicílios 2022. Retirada do documento "Estatísticas de Gênero: Indicativos sociais das mulheres no Brasil"

Apesar de serem 40% mais presentes que os homens nos cargos de liderança nas atividades voltadas à saúde humana e serviços sociais, o rendimento médio do trabalho despenca para mais de R\$3.000,00 de diferença, situação que ocorre também na educação, espaço ocupado majoritariamente pelas mulheres, e que também sofre com a desigualdade salarial.

²² Documento disponível para consulta na Biblioteca do IBGE: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102066_informativo.pdf

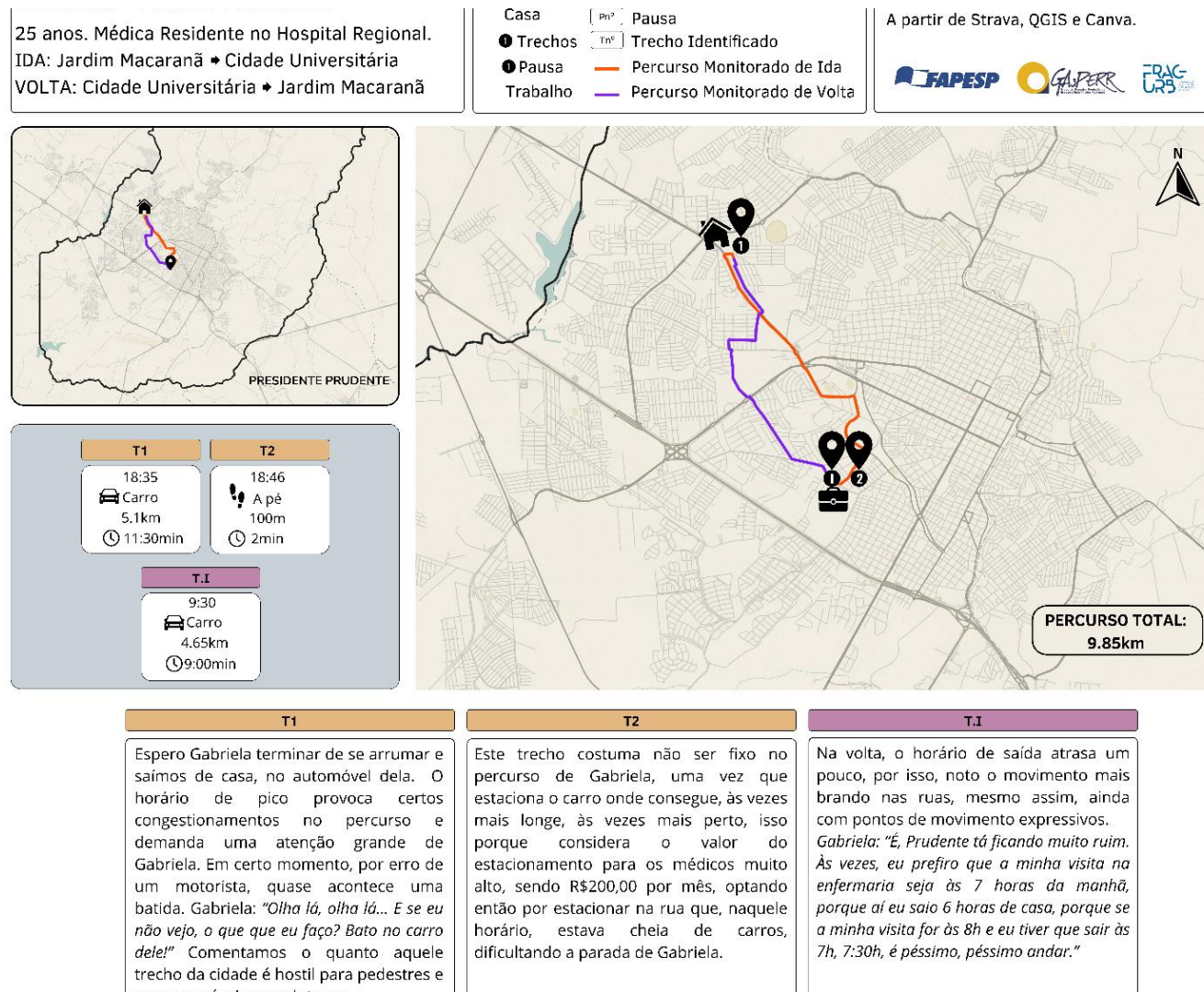
Já para dar suporte a observação do cuidado não remunerado, os dados retirados do documento intitulado “Outras Formas de Trabalho”, realizado pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD) no ano de 2022, nos ajudam a analisar a situação. A pesquisa define como “outras formas de trabalho” os afazeres domésticos (seja no próprio domicílio ou de parentes), o cuidado de terceiros (no próprio domicílio ou no de parentes), trabalho voluntário e produção do próprio consumo, e foi feita com sujeitos a partir dos 14 anos de idade, entre homens e mulheres. Especificamente sobre a taxa de realização de cuidado de pessoas (moradores ou de parentes não moradores), o documento expressa que, de um total de 29,3% de pessoas que realizam o cuidado de moradores ou não moradores, as mulheres constituem 34,9%, frente a 23,3% dos homens, estando acima em todas as idades, dos 14 aos 50 anos ou mais.

A disparidade se mantém se feito o recorte racial. Segundo o documento, enquanto as pessoas pretas constituem 29,4% nesse tipo de cuidado e as pardas 31,0%, as pessoas brancas constituem 27,4%. O recorte racial somado ao do gênero feminino é ainda mais profundo, as mulheres brancas que realizam o cuidado referido formam 31,5% do total, enquanto as pardas formam 38,0% e as pretas 36,1%. Mais uma vez, recaímos na discussão do tempo, em sua relação com o trabalho invisível que devora o tempo de descanso das mulheres, através do cuidado de terceiros. Além da diminuição do tempo de descanso, o tempo colocado na atividade de cuidado, no trabalho reprodutivo e não-remunerado, diminui o tempo possível e disponível para o trabalho remunerado das mulheres, conectando as dimensões de gênero, raça e classe, alicerçadas na divisão sexual do trabalho e no racismo que estruturam a sociedade.

Remarco, então, o percurso de volta com Gabriela, que acontece no dia seguinte, e comento com ela a observação acima para entender sua percepção sobre, digo que reparei a quantidade marcante de mulheres no hospital. Gabriela sorri e diz enfaticamente “*É... É MUITA mulher! Muita!*”. Mais uma vez, o trabalho produtivo e reprodutivo que recai sobre as mulheres se misturou, visível nas dinâmicas percebidas em um único espaço-tempo, nesse caso, o hospital.

Finalizamos o percurso sem intercorrências, a distância pequena do hospital até a casa de Gabriela se torna ainda mais curta pela direção contrafluxo. A praticidade do automóvel privado é um fato sentido em nosso percurso, diminui exponencialmente o tempo de deslocamento que poderia ser muito mais longo se feito pelo transporte coletivo.

Figura 14 - Mapa Percurso Acompanhado de Gabriela



Org.: a autora, 2025.

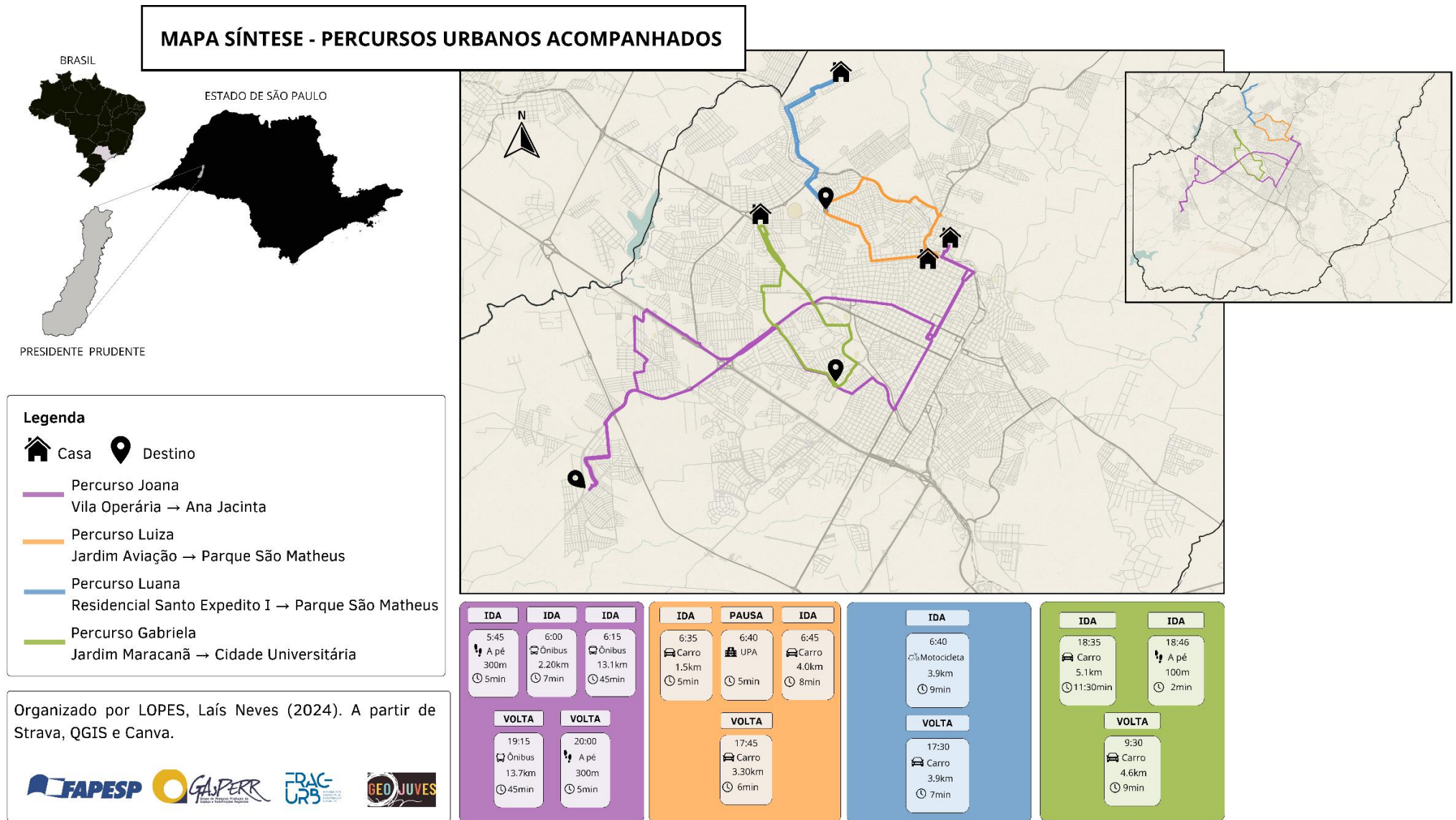
Quadro 5 - Quadro Informativo do Percurso Urbano de Gabriela, Realizado no Jardim Maracanã

QUADRO INFORMATIVO DO PERCURSO URBANO REALIZADO NO JARDIM MARACANÃ	
MODAL UTILIZADO	Carro (particular)
TEMPO DE DESLOCAMENTO (IDA E VOLTA)	22min
DISTÂNCIA DO TRAJETO REALIZADO (IDA E VOLTA)	9.8Km
CONDIÇÕES DA VIA	Vias adequadas para circulação
FALA DE GABRIELA	<i>Prudente tá ficando muito ruim. Às vezes, eu prefiro que a minha visita na enfermaria seja às 7:00h da manhã, porque aí eu saio 6:00h de casa, porque se a minha visita for às 8:00h e eu tiver que sair às 7:00h, 7:30h, é péssimo, péssimo andar.</i>

Org.: a autora, 2025.

Refletindo pelo mapa de Gabriela, percebemos a aceleração do tempo da mobilidade como um privilégio de classe. Sendo a única médica participante, a colaboradora está em uma das partes mais elevadas da hierarquia de seu sistema de trabalho, onde a remuneração é maior. Para além disso, outros dois aspectos são importantes, que se distinguem especialmente de Luana e Luiza. O fato de Gabriela não ter o papel da maternidade ou do cuidado dos pais e terceiros em seu cotidiano, o que permite maior fluidez em seu trajeto, uma vez que a rotina não demanda ainda pausas no deslocamento. Além disso, vemos o local de residência que junto do acesso ao automóvel privado facilita a chegada ao trabalho, não apenas pela distância reduzida, mas pelo acesso a vias diretas, que consome por volta de 11 minutos de seu dia.

Figura 15 - Mapa Síntese dos Percursos Urbanos Acompanhados



Org.: a autora, 2025.

4.2 Síntese dos percursos urbanos acompanhados

Antes de apresentarmos as trabalhadoras de aplicativo, façamos uma breve síntese dos percursos urbanos feitos com as mulheres trabalhadoras da área da saúde, a partir da análise das falas e dos mapas produzidos. Os resultados evidenciaram a discussão proposta nos capítulos teóricos da dissertação, em especial, o capítulo III, pelo visível entrelaçamento entre gênero, raça e classe na experiência de mobilidade em Presidente Prudente, ademais, o marcador da idade também esteve presente, principalmente pela trajetória de Joana e da mãe de Luana, duas mulheres negras mais velhas, e as únicas dependentes do transporte público coletivo.

O percurso de Joana se destaca entre os percursos realizados nesta pesquisa. É o mais longo no sentido espacial e temporal, não apenas pela distância entre sua casa e seu trabalho, mas pelo modal de transporte empregado, que faz com que os mais de 29km somados entre ida e volta, somem também mais de duas horas de seu dia dentro do transporte. Expondo os vestígios da segregação socioespacial histórica da cidade, marcada pela linha férrea, as dificuldades que enfrenta estão associadas ao abandono do poder público em áreas específicas da cidade, como aquelas de menor poder aquisitivo que são também as mais habitadas pelas pessoas pretas e pardas. Sua narrativa nos permite confirmar a influência da familiaridade nas sensações de transitar pela urbe, que rompe estigmas e inverte imaginários advindos das classes mais altas. É em seu bairro, onde nasceu e viveu toda sua vida, que se sente segura, mais do que em bairros de maior poder aquisitivo.

Já sobre o percurso de Luíza, moradora do Jardim Aviação, muito próximo ao bairro de Joana, a posição da enfermeira se altera em relação a primeira participante, não só pela idade, mas pela condição do acesso ao automóvel privado, que acelera seu deslocamento, permeado pelo cuidado de terceiros, que se estende além dela, mas chega ao trabalho da mãe, que realiza faxinas, mas no dia do percurso estava como acompanhante de um senhor na UPA. Em seu percursos, as pausas revelam seu significado na mobilidade generificada, revelando a mistura entre o tempo dedicado ao trabalho produtivo remunerado e ao trabalho reprodutivo. Vale um comentário sobre a relevância da idade na mobilidade: pelo percurso de Luíza e Luana, comparado ao percurso de Joana, vemos como mulheres adultas em idade reprodutiva, por terem mais dependentes de seus cuidados, têm o cotidiano marcado pelas estratégias de conciliação das tarefas de reprodução da vida.

Nesse caso, o percurso de Luana, apesar de curto, foi suficiente para captar as dinâmicas entre trabalho, tempo, mobilidade e habitação. A motocicleta marca em sua vida a conquista de

alguma autonomia, que a ela se faz imprescindível pelo local de moradia distante das áreas centrais e pouco coberto pelo transporte público insuficiente da cidade. A habitação, no entanto, não é o único fato que demanda meio de locomoção privado, mas a maternidade impõe as imprevisibilidades do cotidiano, que se tornam mais difíceis sem a agilidade e proximidade no deslocamento, cenário que afeta o tempo no trabalho remunerado. O percurso de Luana foi substancial na evidência de como o processo fragmentário, por estender as distâncias, aumenta também a carga de mulheres, principalmente as mais empobrecidas e sem rede de apoio suficiente, rede que acaba sendo formada sempre por outras mulheres, como a vizinha e a mãe de Luana que cuidam de sua filha, até o fim de seu expediente.

Chegamos então ao percurso de Gabriela, médica e única mulher branca entre as trabalhadoras da saúde participantes dessa pesquisa e a única que reside em um bairro de maior poder aquisitivo, muito bem localizado em relação ao seu trabalho. É um percurso que aparenta alguma neutralidade, sem grandes fatos expressivos, mas que na realidade, pela observação de campo feito durante o horário de visitas do hospital, percebemos a centralidade do trabalho feminino na dinâmica da reprodução social, e como esse trabalho é também profundamente racializado, como vemos a partir de Luana, Luíza e Joana. Há, por fim, algo comum entre todas elas (exceto Joana) que foi possível perceber pelo percurso de Gabriela, como o acesso à CNH representa uma ruptura completa na relação com o transporte público, situação que é afirmada pelos percursos e será ainda mais reforçada pelas entrevistas que se seguem.

4.3 Mulheres que trabalham se movendo: As trabalhadoras de aplicativo de transporte e entrega

4.3.1 “Era criança de rua” - Entrevista e *Relief Map* de Fernanda

A contribuição de Fernanda se deu através da ponte feita por Letícia (nome fictício), uma amiga da época da escola, hoje namorada de Fernanda. Ao me recordar da história do começo da relação das duas, que se conheceram em um restaurante onde Letícia cozinhava, enquanto Fernanda fazia as entregas e trabalhava no caixa, entro em contato com Letícia para perguntar da possibilidade do interesse de Fernanda em participar da pesquisa. Apesar de não conhecer a participante pessoalmente, ter um vínculo com Letícia facilitou o contato, que ocorreu sem impasses. Deixei que a entrevistada fizesse a escolha do local da entrevista, onde se sentisse mais confortável e não atrapalhasse o funcionamento de sua rotina, de modo que o local escolhido foi a casa da família de Letícia, sua namorada. Assim, a entrevista se deu na presença de Letícia, contexto importante de ser pontuado, pois altera a atmosfera da conversa. Nesse caso, avalio ter ajudado na forma como Fernanda se sentiu em minha presença, uma vez que não houve grandes intervenções e a presença de Letícia parece ter desfeito a necessidade de construir do zero uma confiança e leveza na relação entrevistadora-intervistada.

Antes de mergulharmos na entrevista em si, apresentamos uma breve descrição da participante. Fernanda é uma mulher jovem, de 33 anos de idade, parte da comunidade LGBTQIAPN+, em um relacionamento homoafetivo longo com Letícia, com quem se mudaria tempos depois para viverem juntas, na casa que financiaram. Possui cabelos bem curtos, no dia da entrevista vestia camiseta e uma bermuda larga na altura do joelho. Em sua performance de gênero, Fernanda escapa da feminilidade socialmente posta como padrão, pelo estilo das roupas e pela própria sexualidade dissidente.

Foi a primeira entrevistada e a primeira a oferecer seu relato enquanto trabalhadora de aplicativo de entrega, o fato de ser prudentina nos deu a importante contribuição das memórias de circulação na infância e adolescência. Fernanda nasceu e foi criada na cidade, nunca tendo se mudado, peço então que ela faça um retorno à sua infância e me fale sobre as lembranças de mobilidade daquela época, e ela relata que passou a andar sozinha pela cidade aos 9 anos de idade:

Fernanda: *Bom, eu comecei a andar sozinha, eu tinha uns 9 anos, eu morava, tipo, Vila Furquim e estudava no Ana Jacinta, de um ponto a outro da cidade, e eu ia de ônibus. Até um*

certo ponto minha mãe ia comigo, só que depois ela descia, que era o trabalho dela, e eu continuava. Eu tinha medo, eu não gostava. Muitas vezes eu dormia, porque era muito cedo, e aí eu perdi o ponto da escola, tinha que voltar correndo pra trás.

Aqui, o passado de Fernanda se encontra com o presente de Joana. O trajeto que Fernanda descreve ter feito na infância para ir para a escola é muito similar ao trajeto que é feito hoje por Joana. O bairro Vila Furquim está ao lado da Vila Operária, onde Joana reside. Fernanda, quando criança, cruzava praticamente toda a cidade de ônibus, até certo ponto acompanhada da mãe, mas depois sozinha. Já naquela época, o ônibus da linha Ana Jacinta ia lotado no primeiro horário, situação que não mudou, como vimos pelo percurso de Joana. Fernanda estudava tão distante de seu bairro porque sua família mudou de residência e ela já estava no meio do ano letivo, ela me diz que o transporte público era a única opção, pela ausência do carro privado, e que nunca gostou de ir de ônibus. Pergunto então sobre a origem desse desconforto:

Fernanda: *Ah... era porque era muita gente estranha, era muita criança de outras escolas. Tipo, era um pessoal que gritava muito, que fazia muita... vândalo assim. Eu não era desse tipo, então eu tinha medo por isso. Porque eles estavam xingando e tal e praticamente isso.*

Destacamos dois aspectos dessa fala. Primeiro, a importância que a pessoalidade e familiaridade das relações exerce sobre as sensações de circulação na cidade, desde as primeiras memórias de mobilidade. Cruzar a cidade é extrapolar a escala do bairro, do espaço de vida mais habitual, ação não tão comum de ser feita sozinha ainda criança, quando comumente a vida ainda se dá no entorno próximo, na escola e relações interpessoais do bairro, especialmente naquela época. A ausência da familiaridade desperta, então, o desconforto no trajeto.

Antes de tratarmos do segundo aspecto, é importante pontuar que a defesa da ideia acima não deve ser confundida com equivalente ao discurso propagado pelos sujeitos que escolhem se autosegregar em condomínios residenciais fechados. Isso porque compreender que a familiaridade exerce peso sobre a sensação de segurança (especialmente das mulheres) não é, necessariamente, negar o restante da cidade pelo desejo e discurso de viver exclusivamente entre os iguais. Em outras palavras, sentir-se mais segura ou não ao circular, de acordo com o nível de conhecimento e pessoalidade, não significa, automaticamente, almejar o cercamento e a convivência entre muros. Além disso, o discurso propagado dentro dos condomínios é fortemente engendrado na condição de classe, que transcende, portanto, sensações de familiaridade ou conhecimento do território. A proximidade exercida não é, propriamente, a

das relações pessoais, mas a de renda. Como vimos no relato de Joana, a sensação de familiaridade é capaz de romper estigmas territoriais, podendo circular em um bairro estigmatizado e sentir-se mais segura nele do que em bairros de alto padrão considerados mais seguros.

Agora, vamos ao segundo aspecto, que diz respeito a idade e o peso desse marcador na mobilidade dos sujeitos. A infância é um momento da vida de amplas contradições, somos atingidos pela vulnerabilidade sentida na escala do corpo, pela fragilidade da força física que engendra as inseguranças e impotência frente aos adultos, em uma cidade feita por eles e para eles. Dependemos ainda de seus desenhos de mundo e decisões que ditam, em certo nível, nossos movimentos, ao passo que ditamos também os movimentos deles, seus trajetos na cidade e seus tempos de deslocamento para nos levar ou buscar de um ponto a outro. No entanto, paradoxalmente, pulsa nessa fase a possibilidade da liberdade, vivida tanto no plano das imaginações infantis quanto no plano da realidade, com o maior tempo de ócio que, por vezes, se passa nos espaços públicos, como a rua, onde Fernanda diz ter vivido grande parte de sua infância - e depois, como adulta, enquanto entregadora – na época, sem medo, diferente do transporte público:

Fernanda: *Brincava, brincava. Era criança de rua.*

Laís: *E quais eram os sentimentos? Você sentia algum desconforto ou alguma liberdade nessas vivências de infância na rua?*

Fernanda: *É, não tinha desconforto, não tinha medo na época até, né, porque assim, 33 anos então, os tempos eram outros, então não tinha tanto perigo, não tinha medo, era o que eu gostava, tipo eu chegava da escola e já ficava na rua brincando o dia inteiro.*

Por um momento, cogito que o medo de circulação no transporte que Fernanda sentia já estava relacionado ao fato de ser mulher. Pergunto sobre isso e sua resposta nos mostra que, naquela época, a dimensão de gênero era ainda incipiente em sua consciência, ser criança era o marcador de sua identidade que ela mais identificava, por isso, atribuía o medo a isso:

Laís: *Fer, eu queria que você falasse pra mim se você pensa se algum desses medos que você tinha na sua infância você não sentiria, talvez, se você não fosse mulher.*

Fernanda: *Eu acredito que não era em relação a ser mulher. Era por ser criança.*

A relação de desconforto de Fernanda com o transporte público já causava vontade de ter seu próprio transporte privado. Como veremos no decorrer das entrevistas e já notamos pelos percursos acompanhados, o acesso a CNH logo ao completar a maioridade é praticamente comum a todas as participantes, e marca um rompimento com o transporte público. O caso de Fernanda não é exceção:

Laís: *Quando que você tirou a CNH?*

Fernanda: *Eu tinha 19 anos.*

Laís: *E aí tudo você fazia a pé e ônibus? Todos os trajetos?*

Fernanda: *Sim... tudo era, na época, mototáxi também, né? Porque eu nunca gostei muito de andar de ônibus, eu passo mal com ônibus. Então, eu sempre preferia a pé, e aí quando eu tinha a opção, de mototáxi.*

Laís: *Entendi. E aí, como que era pra você, quando você ainda não tinha moto? Se deslocar... Hoje você se imagina fazendo isso novamente?*

Fernanda: *Ah, era muito difícil, né? Tudo você depender de ônibus, tudo você depender de alguém. E eu não me imagino não ter... Desde que eu tirei a carta, eu sempre falava pra minha mãe, eu tirei a carta e um tempo fiquei só com a carta, eu falava: “quando eu arrumar meu primeiro emprego, eu vou comprar uma moto, porque eu não quero mais andar de ônibus.”. E desde então...*

Antes da motocicleta, a relação de Fernanda com a mobilidade era permeada pela dependência de terceiros, um problema para ela. Existe uma relação temporal evidente em sua fala, que se correlaciona com o movimento no espaço. Estar “refém” do tempo alheio é, em partes, ter sua mobilidade reduzida, daí o desejo intenso de ter seu próprio meio de locomoção, a sensação de gerenciar seu próprio tempo no espaço.

Voltando às memórias de infância, vale destacar outro ponto dos relatos até aqui, que é o contexto de cidade que Fernanda viveu toda essa época, e como as condições socioespaciais permitiriam tais experiências. Tratamos de uma cidade do interior do oeste paulista, na década de 1990, distante ainda do processo de fragmentação socioespacial, evidentemente a segregação já existia, mas não havia ainda a gama de condomínios residenciais fechados, que passam a crescer exponencialmente pós anos 2000 e modificam a lógica habitacional da cidade. Ainda que existente, o imaginário de insegurança e violência era irrisório, se comparado aos dias

atuais, em que as narrativas imaginárias e a própria factualidade da violência aumentaram, mesmo essa última sendo ainda uma das menores do estado de São Paulo.²³ Não deixemos de lado os resultados do avanço tecnológico, difusão da internet e transição de uma sociedade analógica para a digital, fatos que consideramos impactantes nas características de circulação das crianças e jovens pela cidade, não só na forma de brincar e se relacionar, mas também no “onde”. Novos espaços são criados, assim como novas maneiras de mover-se (ou não) pela cidade.

Fernanda: *Tipo, o que eu acho que mudou, tipo, vendo dentro da minha família, eu tenho sobrinhos de 12 anos que não saem sozinha pra rua, só que se sair sozinha, né...? Ah, tipo, é outra. Eu tinha 9 anos e ninguém fumava, não tinha droga. Não tinha nada disso, a gente só brincava. Tanto que eu brinquei na rua até 15 anos. A minha sobrinha tem 12, e já quer sair pra namorar, e tal. Tipo, é diferente, né?*

Apesar da rua estar tão presente em sua memória de circulação, o espaço privado de lazer tem seu lugar, na figura do clube da escola SESI, localizada no bairro que viveu a infância e virou sócia como alternativa que sua mãe encontrou para diminuir o tempo das filhas na rua:

Fernanda: *É, eu ficava muito no SESI.*

Laís: *No SESI Furquim?*

Fernanda: *É (risos)... Porque o pessoal lá do bairro, a gente era sócio no SESI, né, porque o SESI, por ser escola, também era clube. Então minha mãe fazia carteirinha, então pra tirar um pouco a gente da rua, eu e minhas irmãs passava o tempo inteiro no SESI (risos).*

Reduzir o tempo de circulação na rua e transferi-lo para o espaço privado nos leva a pensar: o que é a rua? O que ela representa na compreensão de cidade, ainda na infância? O que ela representa na constituição de feminilidade e masculinidade? Distante da pretensão de esgotar estes questionamentos, arriscamos algumas direções. Podemos começar pela etimologia da palavra. Assim como “cidade”, a “rua” é também substantivo feminino, a fronteira que marcaria a tão conhecida dicotomia público x privado, a linha que separa o “fora” do “dentro”, que é a casa, em tese, o espaço mais privado das cidades. Todavia, tanto a rua quanto a casa, constituem uns dos espaços mais paradoxais da experiência das mulheres nas cidades. A teoria feminista tece críticas a essa dicotomia há tempos, pela associação determinista e enrijecida do

²³ <https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-e-regiao/noticia/2025/09/09/regiao-de-presidente-prudente-tem-os-menores-indices-de-criminalidade-de-sp-em-2025-diz-coronel-da-pm.ghtml>

público ao universo masculino e do privado ao feminino, para além disso, pela suposta desconexão que haveria entre esses “dois mundos opostos”. Não confundamos a recusa da dicotomia com negação de sua influência na construção das performances e identidades dos sujeitos, afinal, compreendemos a produção dos espaços generificados que:

Só podem ser entendidos em sua complexidade se considerada essa dimensão como essencial para a produção de sentido, diferença e discriminação. São formas pelas quais espaços e sujeitos são caracterizados como mais femininos ou mais masculinos. (Puccinelli, 2016, p. 114)

O dilema da divisão público e privado criticada pelas feministas é sua qualidade hierárquica, que eleva o espaço público (em tese, masculino) em detrimento a esfera privada, delegada as mulheres, na qualidade de inferioridade e, conseqüentemente, esquecimento, quando na verdade “essas esferas são inter-relacionadas, e o mundo do trabalho não pode ser compreendido como separado do mundo da vida doméstica.” (Madanipour, 2003, p. 192). A interseccionalidade é ferramenta que tensiona a discussão, exemplificamos pelo caso das mulheres negras que sempre atravessaram essa dicotomia, embaralhando as fronteiras público e privado pelo trabalho remunerado e não remunerado, dos quais sempre fizeram parte.

No caso da rua e sua relação com o gênero, o tempo — ou melhor, os tempos — revela-se novamente significativo. Há o tempo longo, da passagem da vida, e o tempo breve, das horas do dia. O tempo do dia e da noite que transforma a paisagem e altera as sensações de segurança no espaço urbano; o tempo da vida, por sua vez, redefine as representações da rua conforme muda a estrutura física de um corpo pequeno, que cresce e se transforma.

A rua, em ambos os tempos, expressa o par dialético liberdade e opressão: é espaço-tempo de brincadeira na infância, espaço-tempo de trabalho na vida adulta — e, ao mesmo tempo, pode ser espaço de insegurança em todos esses tempos. Substantivo feminino, a rua é, contudo, “declinada no masculino” (Puccinelli, 2016). Por isso, desde cedo, tende a não ser o espaço das meninas como é o dos meninos. A combinação desses fatores talvez nos aproxime da decisão da mãe de Fernanda de transferir o tempo da rua para o espaço de lazer privado, onde os mecanismos de vigilância são outros.

Durante nossa conversa, percebo que Fernanda cita sempre a mãe como a figura relacionada ao cuidado na infância, tanto como a companhia no deslocamento para a escola, na conciliação entre cuidado da filha e trabalho, quanto como a figura que se preocupava com os espaços que Fernanda e as irmãs passavam o tempo, quando crianças.

Entramos então na dimensão do trabalho de Fernanda. Logo no começo da entrevista, quando peço para Fernanda se apresentar, dizer seu nome, sua idade, bairro de moradia e emprego, noto que a nomenclatura e autodenominação de sua ocupação lhe era confusa. Fernanda se dirige a Letícia, sua namorada, e pergunta:

Fernanda: *Eu falo motoboy?*

Letícia: *Entregadora.*

Fernanda: *Entregadora?*

Dar nome a sua função não é difícil, Fernanda sabe bem o que faz e com o que trabalha. Sua breve dúvida é fruto de ocupar um espaço onde é minoria e isto se vê nas palavras. A dúvida reside em atribuir outro gênero a uma palavra/trabalho que está comumente associada ao universo masculino. Quando Fernanda rompe com o padrão, as palavras precisam ser outras, aquelas comuns já não são mais suficientes.

A rua, espaço latente da vida cotidiana de Fernanda, não passou a ocupar tamanha importância apenas após seu trabalho como entregadora de aplicativo. Seus relatos passados nos mostram que a rua é familiar desde a infância, e que a importância desse espaço foi apenas crescendo, durante seu curso de vida, assumindo outro uso, modificando a relação com o tempo, passando de espaço de lazer para espaço de trabalho. De alguma forma, todos os caminhos de Fernanda levavam à rua:

Fernanda: *Eu trabalhei, tipo, meu primeiro emprego foi como uma distribuidora de revista, eu era auxiliar de escritório, só que eu sempre queria ficar na rua. Aí, quando surgiu, uma vez a minha patroa falou “sabe dirigir kombi?”, eu nunca tinha dirigido uma Kombi na minha vida. Eu falei “eu não sei, mas se você quiser deixar, eu tento.”. Apreendi a dirigir a kombi e eu virei a entregadora, mesmo não sendo, eu tinha que ir ensinar os meninos a dirigir a kombi e tal*

O desejo de Fernanda em estar na rua levou ao aprendizado da entrega, ensinando os meninos a dirigirem uma Kombi, situação que já subvertia os padrões de gênero naquela época, ainda mais jovem, quando o acesso das mulheres à CNH era ainda menor. Se retomarmos os dados referentes ao acesso a CNH no Brasil, apesar de apontar crescimento das mulheres nos

últimos anos, ainda constituem 36% do total de habilitados, como apontado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (2024).²⁴

Passando por outros empregos, Fernanda chega ao trabalho de entregadora de restaurante a partir de trabalhos mal remunerados e desvalorizados, encontrando na entrega uma saída financeira:

Fernanda: *E aí depois eu fui trabalhar como atendente de lanchonete, já trabalhei como atendente de restaurante, já gerenciei um restaurante. Só que aí teve uma época que eu briguei num serviço com o patrão, porque ele me me tratava como se fosse... Ele falou pra mim que comprou o restaurante comigo dentro, como se eu fosse um lixo, uma mesa. E aí eu falei, “mano, então eu não venho mais e tá tudo bem.” Só que eu saí sem nada e aí eu fiquei desesperada. Fui numa marmita do lado da minha casa e falei que eu sabia fazer entrega, eu nem sabia, e aí eu comecei.*

O próprio Ifood chega como única fonte de renda na vida de Fernanda por conta da falência de um restaurante onde trabalhava de carteira assinada. Antes disso, o aplicativo funcionava apenas como renda complementar. O que sucede a fala acima é, talvez, uma das partes mais interessantes e contraditórias relacionadas ao trabalho plataformizado, especificamente, de entregas e transporte por aplicativo. Fernanda diz que iniciar o trabalho de entrega é um caminho sem volta, e tece comparação com o trabalho no regime CLT:

Fernanda: *E aí as pessoas falam que é assim, quando você começa a vida de entregador, você não quer outro emprego, porque você não tem cobrança. Se você parar qualquer motoboy aí na rua e falar “você quer um emprego CLT fechado?”, não quer...*

Laís: *por causa da cobrança?*

Fernanda: *por causa da cobrança, por causa de horário, por causa... tudo isso, né? Você na rua, com a sua moto, com as suas coisas, é só isso...*

A flexibilidade, possibilidade de estabelecer os próprios horários, seria atrativa nesse tipo de trabalho, somado a liberdade que Fernanda associa a companhia exclusiva da rua e sua moto. Frente a isso, está o emprego CLT com uma rigidez espaço-temporal habitualmente maior, todavia, o decorrer dos argumentos de Fernanda sobre o assunto traz outras camadas.

²⁴ Para mais informações: <https://www.onsv.org.br/estudos-pesquisas/dados-sobre-mulheres-no-transito-brasileiro>

Sem desconsiderar a real liberdade sentida por ela, quando pergunto se ela vê o trabalho CLT como perspectiva, sua resposta é:

Fernanda: *Só que hoje é assim, com o que eu ganho no aplicativo, fazendo esses corre que é uma loucura, o CLT tem que ser muito bom para cobrir, e está muito difícil.*

Laís: *São quantas corridas que você faz em média, no dia?*

Fernanda: *Em média no dia? No dia bom, 20. Só que sempre, assim, eu estou pegando o bico, tipo, eu arrumo um grupo, que tem grupo de motoqueiro. Ah, “precisa de um entregador das 10h30 às 14h30”. Essa semana eu estou fazendo um bico lá no Pinheiro, numa marmita, então eu trampo lá, depois eu faço o iFood, então, juntando dá um valor ok no dia, e a CLT não cobre porque o salário-mínimo é muito baixo, o salário de quem trabalha em restaurante é muito baixo. Esses dias minha amiga me ofereceu um emprego, só que era 8h dentro de um escritório de venda de camiseta, e o salário era R\$1.800,00, das 7h às 18h.*

Questiono então quantas horas Fernanda trabalha por dia, ela me diz que são em média 12hrs, fazendo pequenas paradas em casa para atividades rotineiras, mas que o aplicativo está constantemente ligado, da hora que ela acorda, até a hora de dormir, inclusive, durante seu horário de almoço, que é o horário mais movimentado:

Fernanda: *Por ser aplicativo, eu trabalho o tempo inteiro, né. Da hora que eu acordo, eu ligo o aplicativo, enquanto está tocando, eu estou trabalhando [...]. Eu fico mais no aplicativo umas doze horas por dia.*

A partir dessas respostas, indago novamente sobre seu desejo de continuar enquanto entregadora por aplicativo, se ela prefere CLT ou a autonomia do aplicativo, a resposta, contudo, se modifica:

Fernanda: *Tipo assim, a flexibilidade do aplicativo é muito boa, porque se eu não quero trabalhar, eu desligo e tá tudo bem. Só que, tipo assim, a segurança da CLT ainda me prende, tipo, tem muito motoqueiro que não quer, que ele esquece, iFood e ponto. Eu quero uma CLT, porque se eu sofro um acidente, eu tenho que estar... né?*

Aqui notamos como o cerne da apreciação do trabalho plataformizado aponta, de certa forma, para a desvalorização do trabalho CLT, e dela depende. Todo o argumento de Fernanda é permeado pelas contradições do mundo do trabalho atual, se o começo de sua fala nos leva a pensar que nenhum motoboy deixaria o emprego de aplicativo pela CLT, o aprofundamento do

discurso nos faz perceber que ela não se encaixa nesse desejo, aparentemente, “geral”. Percebe-se, na verdade, que até mesmo a ideia atrativa de flexibilidade é frágil, uma vez que, mesmo trabalhando aproximadamente 12hrs por dia, Fernanda ainda precisa complementar sua renda com “bicos”. Sua compreensão da ausência de leis que asseguram sua segurança trabalhista devolve sua perspectiva pelo emprego CLT.

Ainda sobre as condições trabalhistas, Fernanda, que atualmente faz apenas entregas de comida pelo aplicativo, conta que tentou trabalhar com o transporte de pessoas, porém não deu continuidade, pelos desconfortos que sentia relacionados tanto a conduta dos passageiros, quanto a remuneração:

Fernanda: *Olha, eu tentei... Eu fiquei umas semanas. Mano, gente é difícil. Tipo assim, todo mundo falou “ó, o 99 tá dando uma grana, não sei o quê”. E aí eu tentei, só que não dá. É muito difícil porque as pessoas, elas... Me incomodava muito porque o pessoal que chamava 99 estava sempre reclamando dos outros, porque minha moto é nova, só que tem uns senhorzinhos que têm uma moto mais velha, e as mulheres “ah, veio um gordão aí com uma moto toda velha...” Tipo, né? Eu não podia falar “Ô, minha senhora, você tá a pé pegando mototáxi e tá reclamando...”*

A fala acima revela as diversidades dos motoristas de aplicativos, que não estão circunscritos apenas a pessoas mais jovens, mas também a pessoas mais velhas, como apontado por Fernanda. Mesmo prestando serviço a terceiros, ainda sofrem com preconceitos relacionados as condições não só de seus equipamentos de serviço, mas de seus corpos, pensando que na motocicleta, diferente do carro, o contato entre os corpos é maior pela proximidade entre passageiro e motorista. Vale pontuar que os motoristas fazem de seus transportes privados o seu instrumento de trabalho sem que as empresas arquem com quaisquer prejuízos ou gastos possíveis de acontecer. Como veremos mais a frente, na entrevista de Rose, tais aplicativos se beneficiam do uso dos automóveis dos próprios motoristas que, por sua vez, vão deteriorando seu valor com o tempo.

A segurança precária somada a remuneração que não acompanha o risco corrido pela motorista e pelo passageiro são fatores que Fernanda compreende muito bem e que não acha justo:

Fernanda: *Uma vez eu peguei uma menina que eu aceitei sem ver, tipo, andando. E aí eu peguei uma menina no Shopping pra levar no Bezerra, lá no hospital, na rodovia. E foi 13*

reais. 13. (silêncio). A sorte era que a menina sabia andar de moto... Porque é arriscar a vida, andar não sei quantos quilômetros de rodovia só pra ganhar 13 reais!

A título de entendimento, o trajeto descrito por Fernanda é do Prudenshopping até o Hospital Psiquiátrico Bezerra de Menezes. Este percurso é de aproximadamente 8km de distância, feito em 14min. Um deslocamento que pode parecer curto a depender da referência de mobilidade urbana que temos, todavia, lembremos da relatividade da distância que deve ser sempre levada em conta nas análises de mobilidade. Dentro dos parâmetros de uma cidade média como Presidente Prudente, essa distância já é considerável por si só, mas acrescenta um agravante no trajeto que é a necessidade de acessar a rodovia para chegar ao destino. É um risco que, de acordo com o preço do aplicativo, custaria apenas R\$13,00.

Chamamos atenção para outro ponto da fala acima, quando Fernanda diz que aceitou “sem ver” essa corrida, ou seja, não teria aceitado se não tivesse sido acidentalmente. Muito provavelmente, outros motoristas negaram a corrida em questão. Por um momento, nos deslocamos para o lugar da passageira, o relato nos faz pensar a dificuldade de se deslocar à determinados pontos da cidade, quando não há automóvel privado ou transporte público eficiente. Em uma corrida de moto, na insegurança da rodovia, a passageira gastou o valor de pouco mais de duas passagens de ônibus.

Por razões assim, Fernanda diz preferir trabalhar com o Ifood exclusivamente. É curiosa, contudo, a compreensão divergente que ela possui das condições de trabalho da plataforma. Apesar de dizer acima de todas as inseguranças e que ainda pende para o trabalho CLT pela estabilidade que ele pode oferecer, ela completa que trabalhando de CLT nunca teve convênio, diferente de agora, trabalhando no Ifood:

Fernanda: *Olha, do iFood eu não tenho o que reclamar, porque o iFood, ele tem, se a gente sofre um acidente trabalhando, ele cobre os gastos. Tem convênio! Tipo, eu ia numa farmácia, na Drogasil, comprar remédio e tinha, tipo, muito desconto. E eu tinha um convênio que eu não sabia da onde tinha aquele convênio, né? “AVUS”. Eu falava “gente, que convênio é esse?”. É do iFood. Aí eu descobri esses dias que todos os motoqueiros cadastrados têm convênio com esse AVUS. E tem desconto em dentista, também, tipo, farmácia, médico, isso é muito bacana, porque eu trabalhei CLT e nunca tive convênio. Não tinha nada, entendeu?*

Procuramos saber mais sobre a empresa citada por Fernanda e adjetivada por ela como “convênio”, o que era desconhecido por nós. Na realidade, trata-se de uma parceria entre o

Ifood e a empresa Avus, que se define como “empresa que oferece soluções em benefícios na área de saúde”, de acordo com o FAQs do próprio Ifood²⁵, a plataforma não é considerada propriamente um plano de saúde ou um convênio, mas uma empresa que oferta descontos em exames, consultas e medicamentos, a partir de uma rede de credenciamento da qual o Ifood faz parte e cadastra seus entregadores, que podem ter até 80% de desconto em determinados serviços relacionados. Pelo site do Ifood é avisado que o benefício está sujeito ao cancelamento sem aviso prévio. A relevância do benefício é inegável, mas não deve ser confundida com a valorização desse tipo de trabalho, a remuneração baixa, a própria instabilidade do benefício avisada pela empresa, e os custos do automóvel bancados pelo trabalhador, em caso de acidentes, não são cobertos por ele.

Retornamos a deterioração da CLT que, quando não oferece benefícios básicos ao trabalhador, opera para que benefícios básicos sejam vistos como prerrogativa de vantagem em empregos altamente instáveis e subvalorizados. Ainda assim, de acordo com Fernanda, o Ifood apresenta vantagens reais se comparado as plataformas de transporte de pessoas, por ter uma taxa mínima de ganho independente da distância percorrida e por não precisar lidar com outra vida:

Fernanda: *Então, do iFood eu não tenho o que reclamar, porque se você anda 1km a taxa mínima é R\$6,50, então é muito bom, porque se você atravessar a rua, você já sai com R\$6,50. Agora, aí, tipo, pessoa, 99, Uber, é muito baixo, porque você está carregando outra pessoa. Se você cair, você machuca outra pessoa que vai dar problema para você e você vai ganhar R\$4,00.*

Tratamos das inseguranças do ponto de vista da remuneração, instabilidade do emprego autônomo e risco de acidentes, características de serviços assim. Falamos agora das inseguranças relacionadas as sensações específicas de Fernanda, ao transitar pela cidade. Descubro que 22hr da noite é seu tempo limite de trabalho, quando ela desliga o aplicativo, com raras exceções. Não extrapola esse horário pelo medo que sente de trabalhar a noite, me conta que nunca gostou de trabalhar em lanches e pizzarias, pois, obrigatoriamente, teria de fazer entregas após esse horário. Busco saber da origem desse medo, e ela nos leva às geografias do dia e da noite, pelo medo do escuro que existe independente de nunca ter sofrido algo:

²⁵ Para mais informações: <https://entregador.ifood.com.br/ajuda/a-avus-e-um-plano-de-saude/>
<https://entregador.ifood.com.br/ajuda/como-funciona-a-parceria-do-ifood-com-a-avus/>

Fernanda: *É, tipo assim, eu nunca passei nada, tipo, ah, chegou alguém... não, mas eu tenho medo, porque eu tenho muito medo de rua escura, essas coisas, eu tenho medo da moto furar o pneu, eu tenho esses medos, porque e se alguém me aborda? Aí eu entrego a moto, mas aí eu estou entregando o meu meio de ganhar o meu trabalho, entendeu? Então...*

A inexistência de um ocorrido em específico não torna seu medo infundado. Mesmo Fernanda não citando diretamente o medo pela condição de ser mulher, percebe-se a escala do corpo em sua fala. O corpo, quando em cima de sua moto, está em outra velocidade, outro tempo, em uma movimentação indireta, pela quase fusão com sua motocicleta, logo, em outra relação com o espaço. A interrupção desse movimento, no escuro da noite, significa a desproteção não só do próprio corpo como do seu instrumento de trabalho, sua moto. Está aí outro relato de como o trabalho plataformizado faz uso dos bens privados dos trabalhadores para lucro próprio.

A escuridão muda a relação que Fernanda tem com o espaço, bairros escuros são fatores de impedimento para realizar corridas:

Fernanda: *Mas teve uma vez que eu fechei numa pizzeria que era de um amigo, que falou que era tranquila, e nesse dia dei sorte que vendeu muito, e eu fiquei até muito tarde, tipo, meia-noite, uma hora da manhã, e só em bairro escuro, tipo Florenza, esses bairros bem distantes assim, escuros. E aí eu fiquei com medo. Até comentei com a Letícia. E aí eu falei: “não, não é pra mim, à noite não dá”.*

Adjetivar um local como distante nos faz pensar qual a referência de distância posta, pode ser distante de seu bairro de habitação, distante do centro da cidade, distante de seu local de trabalho etc. No caso do bairro citado por Fernanda, a distância do centro é considerável, contudo, é o caminho que é significativo, pelos vazios urbanos que apresenta, característica comum em cidades médias. Tais vazios urbanos entre o caminho apresentam ruas desertas e sem habitações, características que podem aumentar a sensação de insegurança, especialmente em casos imprevistos. Quando Fernanda cita o bairro, aproveito para saber como sua percepção de segurança se expressa no espaço urbano de Presidente Prudente, perguntando:

Laís: *Têm alguns bairros que você sente mais receio de fazer entrega?*

Fernanda: *Sim. Têm bairros que nenhum motoqueiro vai à noite. João Domingos, Kilômetro 7, Montalvão, pra lá ninguém vai. E Parque dos Pinheiros... Essas áreas que assim.... (silêncio).*

Lais: *E aí é mais relacionado com as notícias, com as coisas que vocês escutam, a segurança, iluminação...?*

Fernanda: *Esses bairros é bem escuro. Teve uma época que eu tava entregando e-commerce, e aí eu tava muito, tipo assim, queria entrar nesse trampo. Então eu pegava e ficava na rua tramando até muito tarde. Aí um dia a gente foi no João Domingos, era dez e pouco da noite, uma mulher saiu, ela pegou o pacote, e falou assim: “moça, você não tem medo não de estar aqui uma hora dessa?” Aí eu falei: “não tinha, mas agora tenho.” (risos). Aí eu fico assim... se o morador tá falando... Aí foi tipo o que eu falei, “o que eu tô fazendo aqui?” Aí eu cheguei lá e falei “não vou mais pra esses bairros.”*

As respostas da participante nos abrem para pensarmos sobre a relação entre fragmentação e estigma territorial e, consequentemente, mobilidade. Como veremos mais a frente, Fernanda não será a única a mencionar tais bairros como locais de receio e insegurança. João Domingos Netto é um conjunto habitacional localizado no extremo norte da cidade, fruto do programa Minha Casa Minha Vida (faixa 1), que entregou as chaves para mais de 2.300 famílias no ano de 2015. Naquela época, a infraestrutura da zona Norte era incipiente, o conjunto habitacional e a existência de tantas famílias naquele local distante do centro operaram como forma de expandir a cidade, evidentemente, ao custo das camadas mais empobrecidas.

Com isso, o bairro originou-se em estigmas que perduram até os dias de hoje, dez anos depois. Algo parecido ocorreu com o bairro que Fernanda chama de Km 7, nome popular que se refere ao bairro Jardim Morada do Sol, também na zona Norte da cidade e alvo de estigmas. Já o Parque dos Pinheiros faz parte do município de Álvares Machado, conurbado com a cidade de Presidente Prudente, é um bairro popular habitado pela população de baixa renda, que mantém estreita relação com Prudente (Matsutane, 2021).

Fernanda aponta uma generalização da conduta dos motoqueiros em relação a esses bairros, destacando que “nenhum” entregador vai até eles à noite. Assim, seus moradores acabam socioespacialmente excluídos do acesso a determinados serviços, seja pela distância das áreas centrais, seja pelo estigma associado ao local. Nesse contexto, recorreremos ao conceito de estigma territorial para tratar de espaços urbanos em que a imagem dos moradores é vinculada a algum grau de inferiorização (Rizzon, 2025). O local de moradia, portanto, torna-se um fator de valoração social que diferencia sujeitos e grupos.

Ainda conforme a autora, o estigma é produzido pela representação do “outro”, construída, comumente, por grupos que vivem fora dessas áreas (geralmente, periféricas), gerando impactos nas dimensões materiais e simbólicas da vida cotidiana. A construção da identidade dos moradores é, assim, afetada pelas representações externas sobre o espaço de habitação, que podem ser incorporadas em seus discursos, seja como forma de resistência e orgulho, seja como reforço dessas percepções. O fato é que o peso exercido pela crença estigmatizada já é suficiente para que os sujeitos residentes em determinados bairros sintam o impacto em suas vidas, sejam reais ou não as construções imaginárias nocivas que acabam, por vezes, internalizadas pelos próprios moradores (Wacquant, 2017).

O relato de Fernanda é representativo da complexidade presente nos processos estigmatizantes. Percebe-se que o medo de Fernanda não existia antes da fala de uma moradora local do João Domingos Netto, a indagação da mulher contribui no receio de realizar corridas até aquele local, a qualidade de moradora aparenta atribuir veracidade e, conseqüentemente, motivos de medo para Fernanda. Existem, porém, as contradições, pela relação de oferta e demanda. Tais corridas, justamente por serem distantes, em áreas periféricas e recorrentemente recusadas, acabam sendo atrativas aos motoristas, por apresentarem custo elevado aos que pedem o serviço, como afirma a participante:

Fernanda: *Só que essas corridas são muito boas, né? Porque paga muito bem.*

Busco aprofundar os medos que Fernanda traz e saber se possuem correlação com o marcador de gênero. Em nenhum momento da entrevista o gênero desponta como dimensão direta nas falas de Fernanda, apesar de surgir nas entrelinhas e pelo aprofundamento das análises, o gênero só aparece com evidência quando questiono Fernanda diretamente:

Lais: *Você já notou o estranhamento quando você vai entregar e alguém percebe que você é mulher?*

Fernanda: *No começo era mais, né? Porque eu trabalho com isso já faz um tempo, porque agora tem bastante mulher aí fazendo, mas no começo não. Quando eu chegava falava “nossa, que legal, uma mulher entregando”, eu parecia uma atração de circo, sabe?*

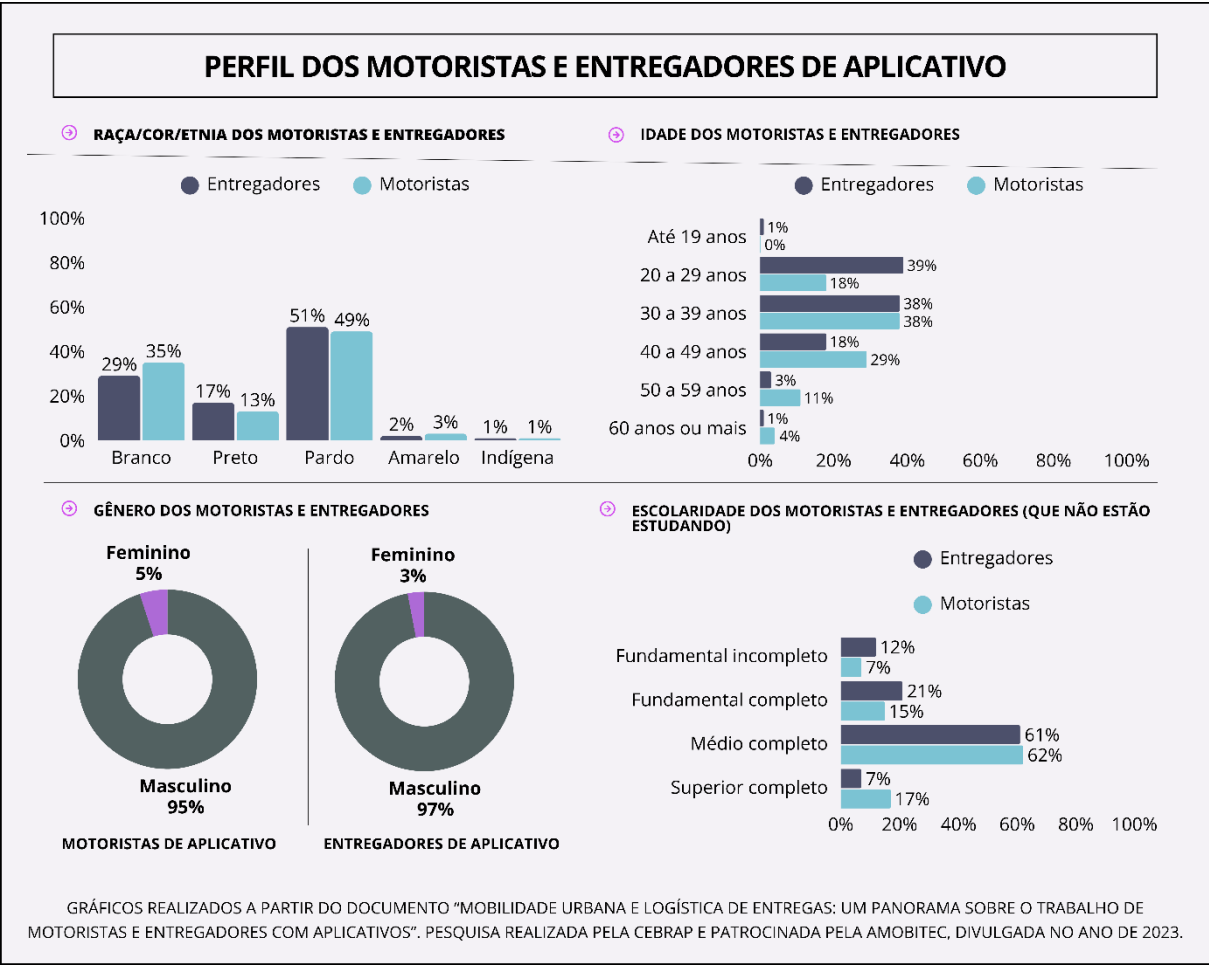
Frequentemente, habituamo-nos aos discursos de representatividade ao vermos mulheres ocupando espaços onde ainda são minoria. Embora tais discursos sejam indiscutivelmente relevantes em tantos contextos, a fala de Fernanda provoca uma impressão em outra direção. Sentir-se uma “atração de circo” diante da surpresa das pessoas revela outra

perspectiva — marcada mais pelo desconforto do que pela gratificação. Ao questioná-la sobre o que, em sua opinião, gerava esse estranhamento, sua resposta nos remete, de certo modo, à precarização e divisão sexual do trabalho.

Fernanda: *Eu acho que é um trabalho que todo mundo acha que é um trabalho para homens, né? Tipo, moto, ficar na rua, sol, não sei. Agora não mais, mas antigamente era um trabalho mais masculino, assim.*

O aumento da participação feminina no trabalho de entregas por aplicativo é fato no Brasil, mesmo assim, o contingente se mantém majoritariamente masculino. No ano de 2023, a Cebrap divulgou, em parceria com Amobitec, um dossiê informativo sobre o setor de entregas e transporte de pessoas por aplicativo, no país. A metodologia de pesquisa se deu utilizando dados primários, produzidos diretamente com motoristas e entregadores, bem como dados secundários retirados da PNAD COVID 19 e PNAD Contínua. A título de compreensão, o estudo entendeu como “motorista” os trabalhadores de aplicativo de transporte privado de pessoas, e como “entregadores” aqueles que realizam entregas pelos aplicativos exclusivamente utilizando motocicleta, portanto, desconsiderando bicicleta ou qualquer outro meio de locomoção. A partir do documento, organizamos um quadro contendo as principais informações acerca do perfil dos motoristas e entregadores por aplicativo, no Brasil:

Figura 16 - Quadro Informativo: Perfil dos motoristas e entregadores de aplicativo



Org.: a autora, 2025. Gerado pela autora a partir do dossiê “Mobilidade Urbana e Logística de Entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos” – CEBRAP, 2023.

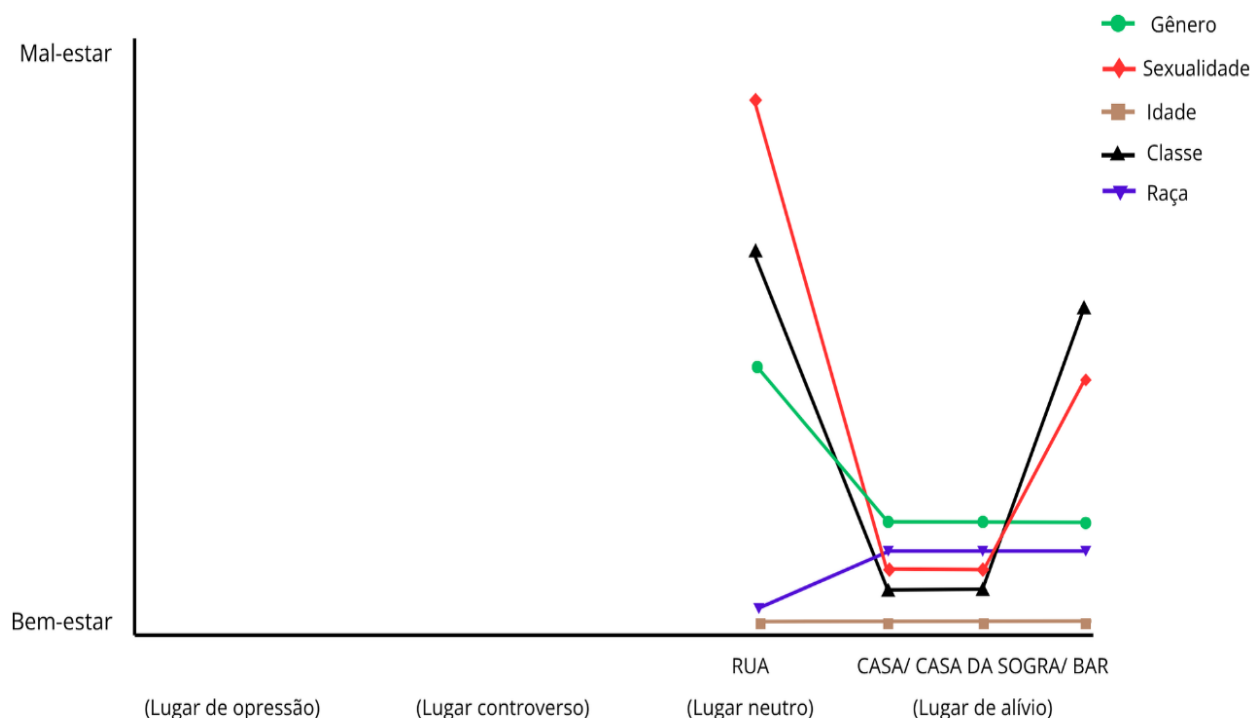
Focando especificamente nos dados de gênero, vemos a homogeneidade fruto da divisão sexual do trabalho, que nos mostra 5% de participação feminina no serviço de motorista e 3% nas entregas. Uma análise de gênero que desconsidere a natureza precária desse tipo de trabalho corre o risco de tornar-se superficial e reforçar narrativas cooptadas pelo discurso neoliberal, que associa a presença de mulheres em ocupações marcadas pela precarização à ideia de emancipação, unicamente pelo fato de serem minoria nesses espaços. Em texto escrito em 2002, Hirata já falava da relação entre globalização, precarização e divisão sexual do trabalho, a partir da década de 1990 que, segundo a filósofa, marcou o cenário internacional do trabalho pelo recrudescimento das relações flexíveis, informais e precárias, o processo contraditório e paradoxal da globalização impactou desigualmente os trabalhos masculinos e femininos. A contemporaneidade é marcada pela contradição presente na crescente participação feminina no mercado de trabalho, em condições formais e informais, uma vez que:

Pode-se dizer que as desigualdades de salários, de condições de trabalho e de saúde não diminuíram, e que a divisão do trabalho doméstico não se modificou substancialmente, a despeito de um maior envolvimento nas responsabilidades profissionais por parte das mulheres. Assim, Ruth Pearson demonstra que a globalização representa novas oportunidades, mas também novos riscos para as mulheres trabalhadoras. Suas pesquisas mostram que as desigualdades sociais nas relações de trabalho e saúde parecem ter piorado sob o impacto das políticas de flexibilização. (Hirata, 2002, p. 144)

Nessa perspectiva, os desconfortos vivenciados por Fernanda podem ser compreendidos como aspectos que, embora não apareçam de forma explícita em sua fala, estão intrinsecamente ligados ao marcador de gênero. A divisão sexual do trabalho, que associa determinadas atividades à masculinidade ou à feminilidade, atua de modo estrutural em sua experiência laboral. A presença de mulheres em espaços tradicionalmente associados aos homens não representa, por si só, um sinal de emancipação, sobretudo quando essas inserções ocorrem em condições precárias e instáveis. Assim, é preciso compreender essa presença para além do avanço, mas também como reflexo de dinâmicas neoliberais que chegam para reforçar desigualdades, no lugar de promover uma transformação de fato efetiva das hierarquias de gênero.

Com a entrevista concluída, iniciamos a produção do *Relief Map* de Fernanda. Antes, explico a ela o funcionamento da atividade, elaborando primeiro o meu próprio mapa como exemplo. Na presença de Letícia, sua namorada, sugiro que ela também participe, o que torna a experiência mais dinâmica e contribui para um melhor aproveitamento da metodologia por parte de Fernanda. O resultado do relief map é proveitoso, principalmente pelas questões que não estiveram na entrevista e acabaram surgindo mais explicitamente por conta da metodologia, analisada a seguir.

Figura 17 - Relief Map de Fernanda



Org.: a autora, 2024.

Há algumas contradições interessantes de serem analisadas no relief map de Fernanda. A participante optou por não elencar nenhum espaço enquanto lugar de opressão ou controverso, apesar disso, sua explicação e o próprio desenho do mapa nos mostram que os espaços citados (rua, casa, casa da sogra e bar) são locais que geram sensações controversas e desconfortos, a depender do marcador social da participante.

Não havia como Fernanda deixar de fora a rua, espaço que vive cotidianamente, em seu trabalho como entregadora. Na rua – apesar de estar em um lugar neutro - Fernanda coloca o gênero no intermédio entre o bem e mal-estar, por entender que sofre preconceito por ser mulher, exemplificando pelo contato com o mundo do trabalho, quando tem sua qualidade posta em dúvida pela condição de gênero:

Fernanda: *Gênero eu coloquei ali na metade, por conta que eu sofro preconceito por ser mulher, tipo, quando surge trampo pra fazer bico, e aí veem quem é mulher “você sabe trabalhar mesmo? você entendeu?”. Então eu sofro preconceito por ser mulher.*

Nas ruas, além do desconforto sentido pelo gênero, Fernanda vive o desconforto por sua sexualidade, marcador que ela eleva ao nível do mal-estar, acima do gênero. Contudo, percebe-

se que sua explicação cruza a performance de gênero com a sexualidade, uma vez que Fernanda associa ser uma mulher *desfem*²⁶ com sua orientação sexual, apesar de não serem sinônimos:

Fernanda: *Quando eu chego nos lugares, o pessoal acha que é homem pelo jeito que eu me visto, né? “E aí, irmão, não sei o quê”, depois, quando vê que é mulher, alguns dizem desculpa, outros cagam, então eu coloquei lá mais pro mal-estar por conta disso, porque não é porque eu me visto com uma roupa mais masculina que eu sou um homem.*

A classe - acima do gênero no quesito mal-estar – acaba por justificar a própria existência da rua como um local no mapa de Fernanda. A rua está em seu mapa por conta de seu trabalho, é nela que o desconforto da classe social vem à tona, expressos pelo tempo de trabalho excessivo, inversamente proporcional a remuneração, acrescido pelas condições precárias de trabalho, ou nas palavras de Fernanda:

Fernanda: *E classe social eu coloquei aqui na metadinha porque não queria estar na rua tramando nesse sol, queria ter uma... Ser filha do Silvio Santos... (risos).*

Por fim, dois marcadores se interseccionam no bem-estar, idade e raça, as únicas duas dimensões que Fernanda goza de privilégios sociais e que, na rua, não causam desconfortos, segundo ela. É interessante pensar a dimensão da idade nos relief maps, é ela quem nos oferece a noção mais notável de não-fixidez espacial pela fluidez do tempo. É a dimensão que varia não apenas espacialmente, mas temporalmente.

A casa da mãe, onde mora, e a casa da sogra, local que frequenta com frequência, são colocados como lugares de alívio, junto do bar. Analisando o mapa e explicação de Fernanda, apenas a casa da mãe e da sogra são espaços que não trazem desconfortos em nenhum eixo. Isso vem do fato de que sua sexualidade não é uma questão para a mãe, sempre deu apoio, no entanto, a casa da sogra é, segundo ela, apenas “ok”.

O fato de Fernanda ser branca e estar inserida em uma família de pessoas brancas mantém o nível de bem-estar, assim como a classe, por conviver em grupos sociais que sua classe não destoa dos demais. O mesmo já não se aplica ao bar que, mesmo estando em local de alívio, intersecta eixos em níveis de desconforto, em especial, sexualidade e classe. No bar, no contato com o público para além de sua casa, a sexualidade lésbica emerge como incômodo

²⁶ *Desfem* é o termo utilizado para se referir às mulheres que não performam a feminilidade socialmente imposta. É uma abreviação da palavra “desfeminilizada”, comumente utilizada na comunidade lésbica (não se restringindo a sexualidade) dizendo respeito a padrões estéticos, de expressões e comportamentos que rompem com o padrão do feminino esperado

provocado pela vigilância de terceiros, o olhar que causa a sensação simbólica da nudez, pela transgressão da norma imposta:

Fernanda: porque se você chega de mão dada, às vezes o bar todo, do lugar que você tá, todo mundo tem que te olhar e tem que ficar te olhando, como se você tivesse pelado, né?

É também no bar que o desejo de consumo se encontra com a condição de classe, em uma relação de incompatibilidade:

Fernanda: porque, às vezes, a gente não tem a grana pra comprar a bebida que tá querendo (risos).

Vemos, portanto, que apesar de ser um espaço de alívio, o bar apresenta suas contradições pelos limites de conforto na experiência de lazer, sempre correlacionado exclusivamente aos marcadores sociais de Fernanda que não estão dentro da ordem vigente, por isso, a raça e a idade se mantêm no bem-estar em todos os espaços citados, na condição de jovem e branca.

4.3.2 “Eu não me recordo com muita dificuldade, porque era divertido andar de ônibus” – Entrevista e *Relief Map* de Beatriz

Beatriz foi a segunda mulher trabalhadora de aplicativo de entrega e transporte a oferecer sua contribuição para a pesquisa. Já nos conhecíamos de espaços em comum, de coletivos políticos e culturais que acabaram cruzando nossos caminhos, principalmente, no final de minha adolescência, quando integrava coletivos juvenis da cidade, onde também estava Beatriz, sempre muito ativa na cena político-cultural de Presidente Prudente, enquanto poetisa e cantora. Esse contato – ainda que tímido e sem muita profundidade - se manteve indiretamente pelas redes sociais e grupos em comum, esferas em que vi o trabalho de Beatriz como entregadora e me recordei dela no momento da pesquisa, realizando o convite de participação a ela e recebendo, prontamente, o aceite para colaboração.

Assim como foi feito com Fernanda, deixei a cargo de Beatriz a escolha do local para a entrevista, dando algumas sugestões de espaços, como a própria Unesp, um espaço que sabia que Beatriz teria certa familiaridade, tanto como artista, quanto como estudante. Por fim, a entrevista se deu mesmo na Universidade, dentro de uma sala, tranquila, sem qualquer intercorrência. Beatriz é uma jovem mulher, de 28 anos de idade, pele branca, parte da

comunidade LGBTQIAPN+, se considera uma mulher desfem, possui cabelos raspados e diversas tatuagens pelo corpo. Pilota uma motocicleta que, no dia da entrevista, veio dirigindo do bairro Jardim Maracanã, onde vive com sua namorada. Como a maioria das participantes, Beatriz também é prudentina, o que possibilitou contribuições sobre sua memória de cidade.

Podemos traçar paralelos entre a infância de Beatriz e Fernanda. As memórias de circulação de Beatriz também trazem a rua como espaço da infância, onde passava a maior parte do tempo, como forma de não estar sozinha, já que sua mãe trabalhava durante o dia. Suas recordações são de tranquilidade, com exceção das histórias do bairro que contava de um homem que costumava assediar meninas e crianças:

Beatriz: *Eu me recordo que era bem tranquilo, no bairro a gente andava bastante, a gente andava sozinho, como as nossas mães trabalhavam, a gente passava a maior parte do tempo sozinho, então a tarde a gente ficava na rua, e até era tranquilo. Às vezes, tinha algumas histórias assim, aquelas coisas que acontecem no bairro “ah, o homem do carro um tal passa aqui e pega a criança.” E aí lá tinha o cara do fusca azul, que era um fusca azul mesmo, que passava com o som alto lá, e aí tinha essa conversa de que ele mexia com as meninas, com as crianças e tal, e aí era sempre uma tensão quando ele passava, a gente meio que se escondia se a gente estava na rua.*

Beatriz diz não ter certeza se ele realmente assediava as mulheres ou levava as crianças. Ainda assim, é interessante observar como histórias desse tipo parecem ser comuns, especialmente em cidades interioranas — seja baseadas em fatos reais ou em construções do imaginário popular, como o conhecido “Homem do Saco”. Narrativas assim, geralmente protagonizadas por figuras masculinas que despertam medo nas crianças, funcionam não apenas como parte do imaginário coletivo, mas também como uma forma de controle pelo medo, sobretudo quando as crianças circulam em espaços públicos e podem se deparar com desconhecidos.

A ausência de medo que Beatriz sentia ao circular nas ruas naquele momento da vida estava associada, segundo ela, ao conhecimento espacial, a familiaridade com o local, tanto de seu bairro, quanto o de sua avó, segundo local que mais circulava. Este contexto muda, conforme o tempo passa. A idade, dimensão temporal da vida, altera os núcleos de sociabilidade que, por sua vez, estão conectados a circulação urbana, modificando os itinerários e a escala de circulação de Beatriz. Na adolescência, os bairros da casa da mãe e da avó são extrapolados, novos espaços, novas circulações, portanto, novas sensações:

Beatriz: *Quando eu comecei a dar rolê, aí vinha para o Parque do Povo, aí às vezes quando a gente não tinha dinheiro, a gente ia a pé, né, fazia esse trajeto ali do Maracanã até o Parque do Povo a pé, e aí já começou quando eu fui crescendo mais... E tem uma parte que é, ali perto do Frigorífico, que é uma lombada assim, onde tem uma lombada, e é bem escura ali, até hoje, e até hoje é um lugar onde eu sinto uma tensão de passar, esses tempos eu fui fazer caminhada para sair por lá, e eu sempre fico meio tensa quando eu passo por lá, que tem muito mato.*

Mesmo agora conhecendo o local, Beatriz ainda sente medo pela construção da paisagem que é hostil à circulação, principalmente durante a noite. Há diferenças entre conhecer as ruas e ter familiaridade com o espaço, entendemos que a familiaridade espacial exprime a ideia de vínculo de sociabilidade, podemos circular em determinado espaço todos os dias e ele constituir apenas um local de passagem, conhecer sujeitos e estabelecer relações altera o conteúdo do espaço, logo, da mobilidade.

Para que o leitor compreenda melhor, o Parque do Povo que Beatriz cita é uma extensa mancha de lazer localizada em uma área central da cidade, que apresenta usos diversos e variam de acordo com o período do dia e dias da semana. É um eixo fundamental para as territorialidades juvenis da cidade, como veremos pelo relato de Beatriz, e pela pesquisa realizada por Barreto Netto (2015), que define o local como “espaço luminoso para o lazer noturno prudentino, sobretudo para os jovens habitantes das periferias pobres de Presidente Prudente” (p. 3).

Laís: *Quais locais que você mais costumava ir? Você lembra qual que era esse deslocamento que você fazia nesses pontos?*

Beatriz: *Era mais Parque do Povo, assim, quando eu comecei a dar rolê mesmo, era Parque do Povo, e aí era engraçado porque conforme o tempo ia passando, tinham os pontos onde os encontros eles aconteciam, e esses pontos eles foram mudando também, né, então eu lembro que a turma mais antiga que eu lembro, eles frequentavam ali aquele posto atrás do shopping, aí dali migrou para a pracinha onde é a Batalha do Vale, aí depois foi para o Bar do Batista, aí do Bar do Batista passou ali para o escadão, aí do escadão foi lá para o outro palco, e aí isso aqui foi um trajeto de anos, mas ia migrando, e aí o pessoal, a gente percebeu um pouco depois também, que acontecia esse deslocamento porque tinha um conflito entre os grupos ali, então tipo assim, eu fazia parte do grupo dos emos, e aí tinha os manos, né (risos) que aí, era essa coisa, meio que uma disputa de território mesmo ali, sabe, às vezes dava briga e tal, então a gente foi cada vez indo mais para lá...*

A adolescência é um momento particular da experiência de cidade, onde a circulação está associada aos grupos de sociabilidade e cultura juvenil que, por sua vez, constroem suas microterritorialidades no espaço urbano. Os territórios em disputa tornam-se trilhas para novos espaços de circulação, deslocando-se no espaço e criando novos territórios. Outro aspecto relevante é a forma como a juventude marca uma mobilidade típica desse momento da vida — a deambulação em grupo — que tende a se enfraquecer com a chegada da vida adulta. Essa característica é perceptível nas falas de Beatriz, que relembra suas experiências de circulação sempre no plural:

Beatriz: *Então, às vezes a gente ia a pé pra comprar bebida (risos), e usava o dinheiro da passagem pra comprar bebida ou qualquer coisa assim (risos);*

Lais: *E como que você avaliava? Era tranquilo pegar ônibus nessa época?*

Beatriz: *Eu acho... que não sei, hoje assim, olhando com a cabeça que eu tenho hoje, é que quando eu me lembro eu não me recordo com muita dificuldade, porque era divertido, assim, andar de ônibus, sabe? Como eu era criança... então eu e meu irmão, por exemplo, a gente começou muito cedo a ir pra escola de ônibus, só que aí ia tudo a molecada, né? Então era uma diversão ir e voltar.*

Circular em grupo modifica o conteúdo da mobilidade, pela transformação da escala do corpo. Estar “com” alguém, e não sozinho, modifica a percepção das possíveis inseguranças, justamente pela presença do outro. Diferente da multidão, na qual não há necessariamente vínculos, o agrupamento entre pares conhecidos, que compartilham uma mesma linguagem, amplia a sensação de segurança durante os deslocamentos. No caso da fala acima, as memórias são descritas com leveza, pelo significado que o trajeto para a escola tinha, por ser feito com os colegas. O amigo e as amigas são as figuras que, muitas vezes, marcam a transição do espaço da casa para o mundo público, pela experimentação da cidade junto dos pares, com quem partilham-se similaridades (Castro, 2004). A identificação mútua, comumente marcada no visual, é fundamental para a “conquista” da cidade nesse momento da vida, que passa diretamente pelos movimentos de circulação no espaço urbano.

Abrimos um breve parêntese sobre a circulação entre amigos na cidade. É interessante pensarmos como ocorre a mudança do significado de estar sozinha ou acompanhada na cidade, já enquanto mulher adulta. Sobre isso, Leslie Kern (2021) nos auxilia a pensar a partir do que ela chama de “direito de estar sozinha”. A autora também destaca a importância das amigas na

experimentação de identidades na juventude, isso porque “enquanto estão sozinhas, as mulheres se envolvem em todos os tipos de autopolicamento para evitar a atenção indesejada e a vigilância hostil de seu corpo e comportamento.” (p. 133). A crítica da intelectual reside no fato de que, depois de adultas, as mulheres perdem o direito de ocupar o espaço urbano individualmente, sem serem interrompidas por terceiros, o que ocorre pela ideia de que o corpo da mulher, especialmente quando sozinha, é propriedade alheia. Kern acrescenta ainda o fato de que, muitas vezes (principalmente para mulheres mães), estar no espaço público pode ser o único momento em que podem estar verdadeiramente sozinhas, sem interrupções e trabalho doméstico. Dessa forma, é questionada se a figura europeia conhecida do *flânuer*²⁷ poderia ser uma *flâneuse*, uma mulher, quando sua figura dificilmente pode ser imperceptível o suficiente para flunar livremente pela cidade.

Retornando ao relato de Beatriz, vale destacar o marcador de classe e a relevância do transporte público, sobretudo para as juventudes de baixa renda, no que se refere ao direito à cidade e ao acesso a espaços de lazer. Isso se torna ainda mais evidente no período da adolescência de Beatriz, quando os aplicativos de transporte privado ainda não existiam, e as principais formas de deslocamento eram o transporte coletivo ou o percurso a pé — muitas vezes exigindo escolher, por limitações financeiras, entre gastar com o transporte ou com o consumo.

O impacto do avanço tecnológico também reflete na circulação nesse momento da vida. Atualmente, a possibilidade da família em estar constantemente em contato com o jovem reestrutura os mecanismos de controle e vigilância, situação que, outrora, se dava de outra forma, pelo tempo mais longo das comunicações:

Laís: *E você se recorda como que era a relação da sua família com você circular na cidade, se eles tinham receio, se eles davam algumas instruções em relação a isso?*

Beatriz: *Era bem no comecinho assim quando tinha celular, que era SMS e tal, não tinha muito ainda assim essa comunicação toda hora, mas a minha mãe ficava preocupada, né? Mas, mesmo assim, minha mãe preocupada não era uma coisa que impedia a gente sair de fazer.*

A idade mantém sua importância na análise, quando Beatriz fala das principais mudanças em relação a sua mobilidade. O que marca as principais transformações, assim como

²⁷ Termo criado por Charles Baudelaire para se referir a um sujeito urbano que deambula pela cidade, no ato de caminhar exclusivamente pela observação, experimentação e apreciação, passeio sem um objetivo funcional de consumo ou trabalho.

a de todas as participantes, é o acesso a CNH e a sua motocicleta, que aconteceu aos 19 anos. A CNH logo depois de completar 18 anos só foi possível para Beatriz porque sua inserção no mercado de trabalho se deu muito cedo, ainda durante o Ensino Médio, trabalhando de chapeira em uma hamburgueria, enquanto estudava e fazia cursinho. A habilitação é um corte na qualidade do seu movimento, nos espaços de acesso, e nos ritmos, pela relação temporal que estabelece com a cidade. Indiretamente, alteram-se também as próprias formas de sociabilidade, uma vez que agora circular em grupo já não é comum como antes.

Lais: *Como que você pensa as mudanças em relação a sua mobilidade, a sua circulação de quando você era criança e adolescente pra hoje em dia? Quais foram as maiores transformações?*

Beatriz: *Ah, com certeza foi o acesso à moto, né? Porque isso querendo não me permite acessar outros espaços, né? E aí também a questão do horário. Tem lugares hoje que eu vou de moto, que se eu não tivesse de moto eu não iria nem de ônibus, sabe? Porque essa dificuldade do horário. Por exemplo, ontem a gente fui encontrar com uma amiga minha que mora no Ana Jacinta. Foi tranquilo, eu saí de casa e já era o quê? Umas 21hr. Foi tranquilo eu sair de casa e ir até lá. Se eu não tivesse de moto, eu não sei se eu iria, sabe?*

O horário de funcionamento do transporte público é até às 23hr, na cidade. Com isso, transitar tarde da noite dependendo de ônibus torna-se inviável, e se deslocar grandes distâncias pode ser um impedimento maior pelo valor do transporte de aplicativo e dificuldade de aceite de corridas. Tudo isso não é uma questão latente, quando o acesso ao meio de locomoção privado existe.

Além do acesso à CNH, percebe-se na narrativa de Beatriz que outro aspecto foi fundante na transformação de sua mobilidade cotidiana, talvez, até mesmo antes do acesso a carteira de motorista: a mudança em sua performance de gênero. A participante narra sua experiência enquanto mulher na cidade desde sua infância, quando performava a feminilidade imposta socialmente. Apesar de criança, seu corpo já era alvo de assédios por parte de homens.

Lais: *Você acha que a sua condição de gênero, por exemplo, ela afeta a maneira como você circula na cidade?*

Beatriz: *Se eu for pegar nesse... eu tinha, era uma outra... eu me expressava de uma outra forma, né, quando eu era criança, de uma forma mais, entre aspas, “feminina”, né? Aquilo que é feminino no sentido que é imposto como feminino pra gente. Tinha um cabelo maior, usava*

mais roupa decotada e tal, mas assim, foi até o momento de quando eu era criança, assim, até uns 12 anos e tal. Me comportava assim, me expressava assim, só que eu era uma criança, né? E eu lembro sim de alguns espaços, como em bares, os trajetos assim de..., bar, principalmente, passar perto de bar sempre foi uma coisa bem traumatizante pra mim, porque uma dessas vezes eu me lembro que eu treinava no P.U.M²⁸, jogava futsal e ficava na casa da minha avó, e eu fazia esse trajeto a pé, mas eu era tipo assim, eu era criança mesmo, tinha um pouco menos de 12 anos. E aí tinha um senhor que ficava sempre na porta de um bar, ele ficava numa cadeira de rodas assim, aquelas motorizadas, sabe? E sempre que eu passava lá, ele tipo assim, me chamava pra entrar na casa dele ou mexia, alguma coisa assim. E aí era ele e eram todos os caras do bar, assim, né? E, coincidentemente, hoje meu pai mora na frente desse bar e ele frequenta esse bar. E, às vezes, eu vou lá com ele e quando isso acontece, tipo assim, eu paro o bar, assim, da última vez, ele ficou até meio assim, né? Tipo “ah, gente, ah, vamos embora” e tal.

Ainda criança, Beatriz já mapeava na cidade os espaços hostis a circulação. Os bares, em específico os botecos antigos e tradicionais de esquina, muito comuns em Presidente Prudente, são espaços frequentados majoritariamente pelo público masculino, por vezes intimidadores à presença de mulheres. Quando cresceu, a posição de Beatriz nesse cenário mudou. Ela passou a frequentar esse bar, sem claro, perder a percepção crítica das atitudes misóginas:

Beatriz: *e aí tipo assim, hoje um desses caras é meu pai, sabe? (risos). Porque ele também é uma dessas pessoas que para e fica comentando. E aí um dia eu tava lá com eles, tava conversando com os amigos dele também. E aí passou uma mulher tranquila, tava de shorts assim... tranquilo. Enfim, mesmo que você não tivesse também, né? Aí o bar inteiro parou de conversar na hora e ficou olhando e depois ficou comentando. Eu falei assim “gente, qual que é a necessidade disso assim”, né?*

Laís: *E como que é pra você frequentar esse espaço assim?*

Beatriz: *Ai, é asqueroso. Eu não, assim... eu vou, eu não vou mentir pra você, são ambientes que eu gosto. Eu adoro um lugar assim, com... Bem duvidoso (risos). Só que é isso assim, são coisas que a gente encontra, a gente não vai deixar de encontrar isso, mas também são, acredito que são oportunidades, entre aspas, nem sempre, né, eu tenho disposição pra ficar*

²⁸ Abreviação de Parque de Uso Múltiplo – Centro de esportes da cidade.

falando e conversando, mas em alguns momentos eu entendo como uma possibilidade, uma porta de entrada pra gente dialogar sobre isso com essas pessoas, sabe?

Frequentar espaços como esses causam sentimentos ambíguos em Beatriz, é asqueroso, ao mesmo tempo que satisfatório. Ser uma mulher desfem e penetrar esses espaços sem se isentar de expor suas opiniões contrárias ao comportamento dos homens (incluindo, seu pai) é inverter, em algum grau, o jogo de poder que existia em sua infância, quando circulava por ali e tornava-se alvo dos assédios. Deixar de performar a feminilidade, contudo, não deixou Beatriz imune de comentários relacionados a sua performance de gênero, tampouco alterou seus medos de circulação na cidade enquanto mulher. Quando é tratada no masculino, faz questão de mostrar que não se entende como homem.

Beatriz: *E aí hoje, pra mim, o que muda depois que eu cresci, enquanto uma mulher lésbica desfem, isso, às vezes eu uso isso a meu favor, né? Porque tem uma coisa assim, em certos ambientes, tem pessoas que me tratam no feminino, sem eu precisar falar nada, isso pra mim é ótimo, porque normalmente eu tenho que ficar explicando ou justificando... Aí muitas das vezes as pessoas me leem como um rapaz, e aí é um tratamento diferente. Cheguei, principalmente, vou numa loja e aí tem os caras que atendem, “e aí, irmão, ei, parceiro, não sei o quê”, sabe? Aí quando acontece isso eu já falo com uma vozinha que eu falo, “oi, oi, oi.” Pra dar um contraste, ou se não já falo assim “irmã.”, sabe? Aí depende muito da situação. Mas normalmente me lêem como homem, ou como um homem trans. Isso tem acontecido muito também. E aí independente também disso assim.*

Subverter a ordem da performance de gênero, isto é, não performar a feminilidade, mas ainda assim se reconhecer como mulher, mostra-se uma experiência agri-doce na vida de Beatriz. Em determinados espaços e contextos, faz uso disso a seu favor, o que não significa que escape dos constrangimentos. É chamativo, no entanto, o espaço que Beatriz diz acontecer situações do tipo com maior frequência. Esperamos que a resposta seja espaços socialmente entendidos como violentos a pessoas LGBTQIAPN+, mas é ao transitar por espaços próprios da comunidade LGBTs que a entrevistada diz geralmente passar por situações como essas:

Laís: *Você acha que tem locais que isso acontece com mais frequência?*

Beatriz: *Espaços LGBTs.*

Laís: *Sério?*

Beatriz: *É. A maioria, assim, me vê e acha que eu sou um homem trans, e aí não utiliza da mesma coisa que eles pregam pra eles, que é você basicamente perguntar como a pessoa gostaria de ser tratada, sabe? Já meio que definem assim e começam a me tratar. E aí também tem uma coisa dos homens gays de achar também que nosso corpo é uma coisa... Enfim... (risos)*

Ocupar um corpo dissidente causa em Beatriz uma experiência de cidade específica, todavia, a sexualidade e o gênero não são os únicos marcadores que a posicionam dessa forma e afetam a sua mobilidade. Na narrativa de Beatriz, a classe é fundamental para compreender boa parte de experiência de mobilidade, através das trajetórias de vida que foram sendo tecidas por ela, pela condição social. Como já citado anteriormente, iniciou sua vida no mercado de trabalho muito cedo, o que permitiu a aquisição de sua motocicleta, um marco em sua experiência de movimento espacial, outro momento foi crucial em sua vida, por onde a participante adentrou, de fato, o trabalho de “motogirl”, através do emprego conhecido como *office boy*, na cidade de São Paulo.

Beatriz: *Começou mesmo, eu sempre trabalhei em restaurante, mas eu trabalhava na cozinha, e aí eu sempre tive contato com os motoqueiros, meus amigos e tal, só que quando eu comprei a moto, eu ainda estava fazendo educação física aqui, e aí teve uma época que eu embucetei, e aí larguei tudo e fui para São Paulo, meu irmão já morava lá, e aí ele trabalhava num escritório de contabilidade lá, no Pari, e aí eu fui, ele falou assim “meu patrão contrata você e tal”, e eu fui, eu achei que eu ia trabalhar de auxiliar, alguma coisa assim, mas aí ele me colocou para fazer serviço de office.*

Assim como Fernanda, a rua também retorna à vida de Beatriz, agora como espaço de trabalho e fonte de renda. No entanto, ao contrário de Fernanda, o início de sua trajetória como motorista ocorre em uma temporalidade completamente diferente, marcada pelos ritmos intensos da maior metrópole da América do Sul. Conduzir uma moto em Presidente Prudente é uma experiência muito distinta daquela vivida nas grandes cidades: mudam os mecanismos, o ritmo, o grau de vulnerabilidade do corpo, as estratégias de deslocamento e até as “leis” subentendidas do trânsito, como o uso do corredor pelos motociclistas. Beatriz aprendeu a pilotar sua moto como profissão em um dos contextos urbanos mais desafiadores possíveis.

Beatriz: *É! (risos), foi assim, foi assim, nos primeiros dias eu arranquei vários retrovisor, de verdade, e aí era um bagulho assim, eu lembro de um que foi dentro de um túnel, e caiu, arrancou e eu vou parar? (risos) Não posso, foi mal, foi mal. E aí eu ia, então era uma*

facilidade para você passar entre os carros, e aí eu fui pegando essas manhas lá também. E aí eu trabalhava lá no centro, só que eu morava em Suzano, e aí todo dia a gente ia e voltava de moto, e eu rodava São Paulo praticamente todos os dias.

O local de moradia afastado do local de trabalho era mais um desafio, evidentemente, imposto pela condição de classe. Morar em Suzano e trabalhar no centro de São Paulo exigia de Beatriz longos períodos de deslocamento. Essa situação evidencia, mais uma vez, como as distâncias e a mobilidade devem ser compreendidas à luz de sua relatividade. Até mudar-se temporariamente para São Paulo, Beatriz não havia vivenciado grandes distâncias físicas, fatores que interferem, de forma dialética, na qualidade de vida, já que a condição de mobilidade impacta a situação financeira e é, ao mesmo tempo, influenciada por ela, em um movimento de retroalimentação que acabou motivando seu retorno a Presidente Prudente. O pensamento espacial opera de forma comparativa, pensamos e nos relacionamos espacialmente a partir de experiências construídas desde o início de nossas vidas. No caso de Beatriz, viver na metrópole significou enfrentar realidades muito diferentes daquelas de sua cidade natal. Ela conta que, na época, acordava às quatro da manhã para ir ao trabalho no centro de São Paulo, percorrendo cerca de 94 quilômetros por dia, uma condição de mobilidade que não havia experimentado em Presidente Prudente.

Beatriz: *E só no primeiro mês meu pneu furou três vezes na rodovia. E tipo assim, uma das vezes eu tive sorte que a minha mãe tinha ido lá visitar a gente, que ela tinha dinheiro, e aí tive que pagar 200 conto no guincho para levar moto lá de São Paulo até Suzano, e era um gasto, muita coisa, e eu fui adoecendo lá assim, porque eu preferia ir de moto do que ir de trem, porque de trem era aquele empurra-empurra, a gente tinha que passar ali pela estação de Guayanases, e ali era um inferno de manhã, o pessoal entrando, empurra...*

Seu retorno para Presidente Prudente é o momento que o trabalho de entregadora passa a ocupar maior espaço. Podemos traçar mais uma semelhança com a história de Fernanda, que começou a trabalhar com entregas a partir de outro serviço que exercia onde trabalhava. Beatriz trabalhava na cozinha de um restaurante, quando se viu infeliz com essa posição e passou a se disponibilizar para fazer entregas, no desejo de movimento, ir para as ruas foi a alternativa. A relação dela com o ramo das entregas aparentou ser menos estreita que a de Fernanda, isto porque Beatriz desenvolve outras profissões, e não vê a possibilidade de trabalhar como entregadora para sempre, apesar de já ter vivido apenas com a renda das entregas, em momentos que ela cita como delicados financeiramente. É justamente por essa razão que ela justifica não

manter o aplicativo do Ifood em seu celular como entregadora cadastrada, é a forma de negar que o trabalho de delivery passe a ocupar em sua vida um espaço indesejado por ela, afinal, almeja outras profissões. Para além disso, sua concepção da insegurança física e ausência de direitos trabalhistas reforçam sua decisão:

Beatriz: *Eu coloquei na minha cabeça que eu quero lutar pelas coisas que eu sonho que eu quero mesmo para a minha vida, que é tramar com a arte, sabe? E aí eu percebo que eu costumo, eu sou muito boa nas coisas que eu faço, eu me adapto muito bem a qualquer condição de trabalho, faço muito bem, só que eu me acomodo e fico naquilo. Então eu já não me cadastro como se fosse uma coisa para não ter que ficar só dependendo daquilo e depois enxergar que só existe aquilo para mim assim, sabe? Que às vezes a gente cai e tal, é um trampo legal e tal, só que eu fico pensando, se eu caio, se acontece alguma coisa comigo que garantiria que eu tenho? Eu não tenho garantia.*

Beatriz completa ao dizer que o trabalho por aplicativo seria rentável apenas para os sujeitos que passam o dia a disposição da plataforma: “As últimas vezes que eu conversei com o pessoal que estava tramando com o aplicativo, não é uma coisa que compensa. Compensa você ficar o dia inteiro”. Tratamos aqui de um dos pilares desse tipo de serviço platformizados, que é o trabalhador “*Just-In-Time*”. Diz respeito ao tipo de trabalhador que se coloca à disposição da empresa apenas para tarefas pontuais, decidida pela demanda do aplicativo que comanda, portanto, sua renda final, daí o ponto da instabilidade reconhecida nesses trabalhos.

Nas palavras de Abílio (2020, p. 582), “O termo just-in-time nomeia um modo de organização da produção que, por operar de acordo com a demanda, elimina uma série de riscos e custos para a empresa, especialmente os relacionados aos estoques.”, inaugura-se, portanto, uma categoria de trabalho que a autora chama de “autogerenciamento subordinado”, camuflado na ideia de empreendedorismo autônomo, mas que se diferencia pela condição de subordinação na qual o trabalhador arca com todas as despesas e só é utilizado quando há demanda, quem decide o valor e gerência do tempo do trabalhador é, portanto, a empresa. Nessa perspectiva, a tese de Abílio é que empresas como a Uber, Ifood etc., fazem uso de um mecanismo familiar das classes periféricas que é o autogerenciamento, que inclusive antecede as atuais características do neoliberalismo e financeirização:

As empresas apropriam-se dessa vulnerabilidade social de forma organizada e produtiva, convertendo esses jovens em trabalhadores just-in-time, passando a dispor de sua força de trabalho em condições de extrema precariedade. Não se trata, portanto, apenas de alternativa ao desemprego: trata-se de novos instrumentos da subordinação e exploração do trabalho (Abílio, 2019, p. 9)

A novidade é que agora o autogerenciamento, estratégia antiga da classe trabalhadora, estaria nas mãos dos grandes oligopólios. Interseccionam-se então marcadores sociais evidentes, especialmente idade, classe e raça, de modo que “quanto mais desprotegida e mais mal remunerada, mais juvenil e negra é a ocupação do entregador.” (Abílio, 2020, p. 581). Beatriz só vê como opção o trabalho de entregadora quando é a última possível, afirmando, portanto, a argumentação acima, de que esse tipo de serviço necessita das classes periféricas e delas faz uso para prevalecer.

Retornamos, portanto, ao que foi dito na análise do relato de Fernanda, sobre a posição paradoxal que as mulheres ocupam nesse tipo de trabalho, onde são minoria em número, pela divisão sexual do trabalho, e minoria em direitos, pela constituição de trabalhadoras em um emprego desvalorizado. Busco saber as percepções de Beatriz em relação a ser uma mulher entregadora e sua resposta nos mostra mais uma vez como a performance de gênero que escapa a padronização faz Beatriz flunar por sensações controversas nos espaços:

Beatriz: *É difícil, porque eu percebo a ausência das mulheres em muitas esferas e em muitos espaços, assim. E é sempre isso. A gente tem que estar cavucando ali para tentar achar nosso lugarzinho e ser minimamente ser respeitada, né? Eu, eu não sei se é porque eu sou uma mulher desfem, que é isso, tipo assim, para os caras é uma coisa mais assim... Mas com os outros motoqueiros eu nunca tive muita... “Ah, vou entregar em outro lugar e tal”, e aí eles sempre são muito solícitos. E eles conversam, ajudam, às vezes não sabem o endereço “ah, é ali, não sei o quê”, ou às vezes acham que você não sabe de nada “Ah, sabe esse lugar, sei o quê”, “gente, eu cresci aqui, eu sei onde é”. Mas aí eu deixo falar, sabe? Que às vezes tem lugar que eu não sei mesmo e aí, enfim. E aí tem uma boa relação.*

A boa relação que Beatriz tem com os colegas entregadores homens ela não tem certeza de que se aplicaria se performasse outra feminilidade, aquela considerada socialmente padrão, por já ter notado que mulheres mais femininas e que pilotam moto viram alvo de assédio de homens. É uma discussão complexa, que não temos pretensão de esgotar por aqui, mas é proveitoso pensarmos no mecanismo de reconhecimento presente no universo da masculinidade hegemônica, e a maneira como o tratamento com as mulheres se redefine a partir do quão feminilizada ou não é a performance, que parece suscitar neles algum grau de reconhecimento, mesmo Beatriz não se reconhecendo como homem. Aproveito e pergunto se ela percebia algum padrão específico nas mulheres entregadoras:

Beatriz: *Ah... Sim. A maioria das que eu vejo são mulheres desfem.*

Por esse caminho, chegamos ao tópico das percepções de segurança no espaço urbano, enquanto entregadora, e Beatriz divide um relato interessante, de quando realizou entrega em uma área considerada “estranha” por ela, durante a noite. Após buzinar diversas vezes sem ser atendida, Beatriz começou a se desesperar, até que uma mulher atendeu, e se direcionou a Beatriz no masculino. Ao perceber que se tratava de uma mulher, a cliente já associou o trabalho de Beatriz ao risco da noite, diálogos que temos dificuldade de imaginar que aconteça caso seja um homem:

***Beatriz:** Daí ela falou assim “ai, fê, desculpa, que não sei o quê, não ouvi...”. Aí eu tirei o capacete e comecei a conversar com ela. Daí eu falei, “ah, boa noite”, aí ela falou “ah, é uma menina”. Ela falou assim, “você não tem medo não de ficar andando nessas horas assim, de ficar fazendo isso, aí, é tão perigoso, né?”. E aí, tipo assim, ela mesmo demonstrou uma preocupação, assim, com a situação e tal. E eu falei assim “medo a gente tem, né? Mas a gente vai fazer o que?”*

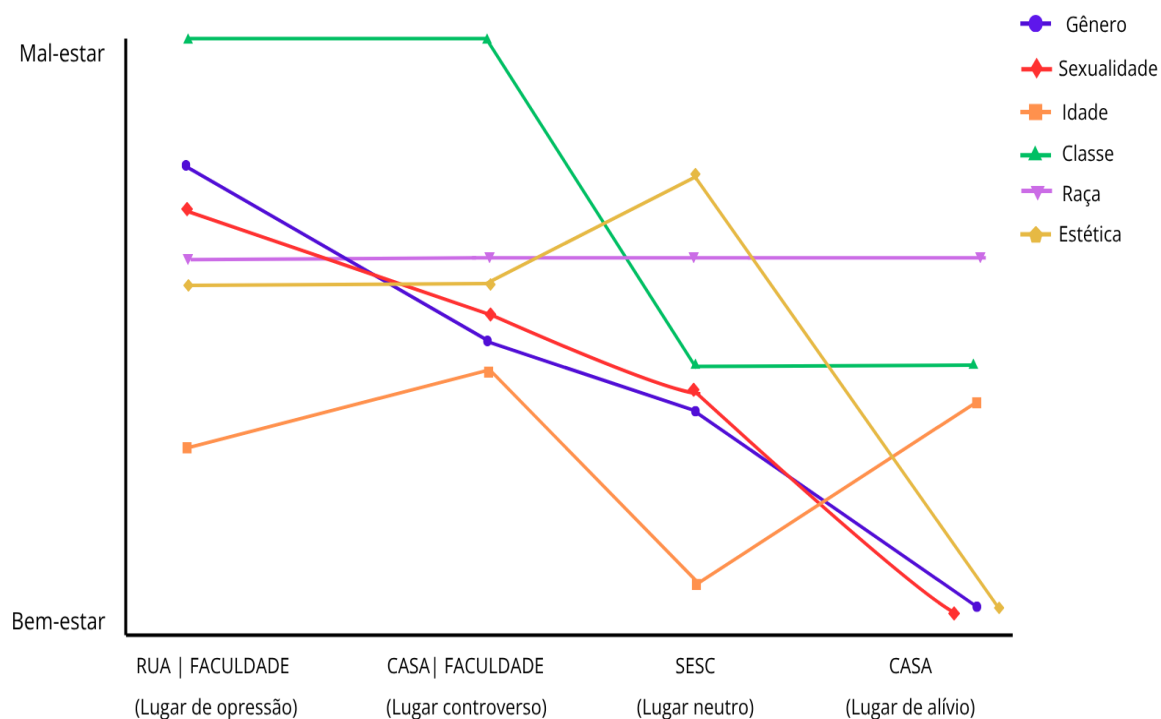
Ao comentar sobre os espaços-tempos de insegurança, Beatriz se aproxima da percepção de Fernanda, que associa o medo tanto ao ambiente desconhecido e escuro quanto à possibilidade de a moto quebrar e elas se verem sozinhas. Por esses relatos, reafirmamos que, ao tratar do movimento, é fundamental considerar também o significado das pausas, especialmente quando discutimos as mobilidades associadas ao gênero. Movimento e pausa são dimensões complementares da mobilidade e adquirem sentidos distintos a depender do contexto e dos sujeitos envolvidos. Afinal, quem pode parar? E quem pode fazê-lo em determinado espaço sentindo-se seguro durante a pausa?

É quando pergunto sobre entregas em condomínios residenciais fechados que Beatriz revela que seu maior desconforto se dá nesses espaços, e não nas entregas em residências comuns. A razão disso é o constrangimento que estão submetidos os visitantes e, consequentemente, os entregadores, pelo mecanismo da vigilância existente nesses espaços. Para ela, todos os condomínios, incluindo os Damhas, são desconfortáveis para entrega, mas um chamado Portinari se destaca pelo fato de que os entregadores são acompanhados até residência do cliente, como uma escolta. O condomínio em questão é conhecido como um dos mais valorizados e de alto padrão da cidade. Vemos, assim, como os marcadores são vividos simultaneamente na relação espacial, variando nas intensidades de mal-estar ou alívio, o fator de desconforto aqui, por exemplo, não está diretamente atrelado ao gênero, mas à condição de classe que, em espaços como os enclaves fortificados, cada vez mais comuns em Presidente

Prudente, manifesta-se como incômodo para Beatriz, já que a condição com que adentra o local é a de trabalhadora, e não residente. Podemos compreender que a vigilância excessiva se sustenta, muitas vezes, na premissa de que há motivos para se vigiar, o que acaba atribuindo ao sujeito a suspeita de transgressão a priori, mesmo quando ele apenas desempenha seu trabalho, gerando, assim, sensações de desconforto.

Ao finalizarmos a entrevista, caminhamos então para a produção do Relief Map de Beatriz. Na preparação, explico o funcionamento da metodologia e tomo um tempo para exemplificar demonstrando na prática, a partir do meu mapa. Assim, garantimos o entendimento da ferramenta, com os resultados analisados a seguir.

Figura 18 - Relief Map de Beatriz



Org.: a autora, 2024.

Antes de iniciar, informo à participante que ela pode adicionar algum outro marcador social que seja importante em sua vida, dessa forma, ela acrescenta a estética, justificada por sua performance de gênero que transgride as normas, seja por ser uma mulher *desfem*, seja por seu corpo marcado pelas diversas tatuagens. Em lugares de opressão, Beatriz elenca a rua e a

faculdade, que se repete no lugar controverso, junto de sua casa. O único local neutro seria o SESC, e o único local de alívio é sua casa, também espaço controverso.

Descrevendo seu próprio relief map, Beatriz vai tomando consciência de fatos até então despercebidos por ela mesma. Iniciando pelos lugares de opressão, onde a classe é o eixo de maior mal-estar, o sentimento citado por ela é raiva. No espaço universitário se manifesta a raiva pela sua condição de classe que, de acordo com ela, minou suas oportunidades e, acima de tudo, subtraiu seu tempo. Pela necessidade trabalhar, desde muito cedo, Beatriz viu seu campo de possibilidades reduzido no sentido do acesso aos estudos, afetando sua experiência como jovem universitária. A faculdade torna-se, portanto, o espaço que oprime Beatriz por sua temporalidade, atingida pela dimensão da classe.

Beatriz: [...] porque eu queria ter tido outras oportunidades e outros acessos, e ter tempo pra fazer isso, pra me dedicar exclusivamente aos estudos, e é uma coisa que eu não tenho essa possibilidade. Eu sempre me senti muito atrasada nas coisas da faculdade, que aí as pessoas sempre participam de grupos de pesquisa, de não sei o quê, não sei o que lá, e agora eu tô conseguindo participar mais, mas a minha primeira experiência que eu tive, eu não consegui participar de praticamente nada, porque eu trabalhava muito.

A fala acima fica mais interessante quando analisada junto da percepção ambígua que Beatriz tem da dimensão etária. O marcador idade, para Beatriz, é o que menos causa mal-estar, por sua condição de jovem, em suas palavras “um fator que faz com que eu me sinta bem, seja em casa, na rua ou na faculdade, é a questão da minha idade, que aqui está mais próxima assim do bem-estar, mas é que a idade não é uma coisa muito...”, ela interrompe a fala, entendendo que a idade é relevante, mas não a afeta tanto. Ou seja, a idade é o eixo que mais se aproxima do bem-estar, contudo, o espaço universitário aparecesse como opressivo justamente por seu dilema com o tempo, o atraso perante seus desejos e aos outros, provocado sim pela condição de classe, mas sentido expressivamente pela dimensão do tempo da vida, a idade. É nesse momento que Beatriz olha para o próprio mapa e repensa:

Beatriz: É foda, porque acaba sendo um lugar controverso também, porque na faculdade eu me sinto velha, porque a minha turma é bem mais nova, e aí eles são meio caretas também, e na rua eu me sinto bem, me sinto viva...

Sobre a estética na rua e na faculdade, Beatriz coloca entre o bem e o mal-estar, pelos olhares que recebe nos dois espaços, mas em especial, pelo sentimento de não pertencimento

ao curso de pedagogia, por estar fora do padrão socialmente esperado dos alunos do curso, sentindo que “[...] *as pessoas olham e acham que eu faço outra coisa, que eu estou passeando aqui.*”. No mesmo caminho, a estética se eleva como mal-estar no SESC, lugar posto como neutro, mas que descrito pela estética é espaço de violências pelo estranhamento de terceiros, junto da sexualidade e gênero, as três combinações que Beatriz rompe com as normas e subverte pela performance disruptiva, passando por situações duras como a relatada a seguir, vivida no banheiro do SESC:

Beatriz: *banheiros em suma são um problema para mim, muitas vezes as pessoas, teve uma vez que eu estava lá no Sesc e aí eu entrei, tinha uma senhora saindo para ir para a piscina, aí eu entrei e ela ouviu e ela saiu, aí eu entrei e estava esperando a cabine desocupar para usar e aí ela voltou e me puxou, ela voltou e me puxou e falou assim “esse banheiro de mulher, não sei o quê” daí eu falei assim “mas eu sou...” (risos), e aí essas horas dá vontade de mostrar as tetas, a buceta, sei lá...*

Olhando para o lugar de alívio, representado unicamente por sua casa, apenas três eixos se interseccionam no nível de bem-estar pleno, sendo gênero, estética e sexualidade (que estiveram próximos ao mal-estar em praticamente todos os outros espaços), por ser o único espaço fora do convívio público, onde as transgressões à norma não emergem como nos espaços públicos. Porém, mesmo no alívio da casa algumas dimensões se elevam ao mal-estar, a idade, a classe e a raça.

A começar pela idade, Beatriz justifica o mal-estar em casa pela repetição da rotina que, em sua percepção, afeta seu movimento, palavra que ela associa a juventude. Em casa, a rotina se repete pelos afazeres domésticos que diminuem seu tempo de movimento e aí “eu não consigo encaixar dentro dessa rotina um movimento, uma atividade física, e isso faz com que eu me sinta estagnada, parada, velha, assim, sabe? Não que a velhice seja uma coisa ruim...”. O espaço doméstico restringiria o movimento, ligado a juventude, deslocando a idade para o desconforto nesse espaço.

Já a classe social desponta como mal-estar em casa a iniciar pela condição de não-proprietária do imóvel que mora, um apartamento alugado que Beatriz é impedida de reformar o que gostaria, justamente por saber que estaria investindo em algo que não é seu, mas que ao mesmo tempo interfere em sua vida, desconfortos causados pela infraestrutura que colocam Beatriz na posição de escolher suas prioridades de investimento:

Beatriz: [...] porque eu queria arrumar aquelas coisas, mas aquele ali também não é meu, não vou ter um retorno, mas eu preciso arrumar, mas aí tipo assim, eu tenho que dar prioridade para outras coisas, às vezes para coisas de comida, dar prioridade para outras coisas...

Por fim, chegamos na raça, marcador curioso no mapa de Beatriz, carregado de conflito e talvez o mais ambíguo. A linha que representa a raça segue uma reta próxima ao nível máximo de mal-estar em todos os espaços citados. Durante a explicação, é perceptível que Beatriz possui impasses com sua autodeclaração racial, apesar de se declarar uma mulher branca e dizer carregar a branquitude, sua fala demonstra que o desconhecimento do passado da família impacta seu autorreconhecimento:

Beatriz: Isso me causa um certo desconforto em qualquer lugar, porque daí, por entender mesmo que eu sou lida desta forma socialmente, e aí eu sinto que eu tenho um dever, um compromisso para com uma luta antirracista que é assim, só que muitas vezes me submeto em umas situações onde talvez eu não teria uma obrigação de fazer algo, mas eu acho que eu tenho que fazer, sabe?

Beatriz diz reconhecer estar inserida dentro da branquitude que, apesar de não compactuar, não escapa plenamente. Com isso, ser lida socialmente enquanto uma mulher branca confere a ela o sentimento de culpa que, somado ao conflito de autorreconhecimento, provoca um desconforto que a acompanha em todos os espaços, por isso eleva a raça ao nível do mal-estar de forma linear.

4.3.3 “A cidade é de todos e eu vou circular pela cidade” Entrevista com Rose

O contato com Rose se deu por uma trama de relações construídas na própria pós-graduação, que me levou até sua contribuição. Recordava-me que, nos anos anteriores à pandemia, quando ainda estava na graduação, havia um aplicativo de transporte privado muito disseminado pelos corredores e murais da Unesp, conhecido por sua proposta pioneira na cidade, que era o transporte apenas de passageiras mulheres, feito exclusivamente por motoristas mulheres. Tal aplicativo, que aqui chamaremos de Zela²⁹, não estava mais em atividade no momento da pesquisa, mesmo assim seria valioso o relato de uma de suas fundadoras, neste caso, Rose, a quem chego através da ajuda de colegas da Universidade. É importante citar que meu contato com Rose se construiu inicialmente por intermédio de sua namorada, que estudou na Unesp e foi responsável por estabelecer a ponte para o diálogo.

²⁹ Nome fictício que será usado para referir-se ao aplicativo criado por Rose.

Rose é uma mulher branca, de 44 anos de idade, moradora de um dos bairros mais antigos e tradicionais de Presidente Prudente, a Vila Marcondes, na zona leste da cidade, com quem reside com a namorada Maria e o enteado Gustavo (nomes fictícios), na residência que pertencia a seus pais, local onde ocorreu a entrevista, a partir da escolha de Rose. Deixo aqui um trecho do diário de campo, escrito no dia do encontro com Rose, que reconstrói a atmosfera da entrevista:

A casa de Rose é na Vila Marcondes, um dos bairros mais antigos da cidade, muito próximo ao centro, abaixo da linha ferroviária que corta a cidade em duas. No caminho, vou notando a diferença na paisagem, que nada me é estranha. Na verdade, o que aquela área me causa é um estranho sentimento de nostalgia. Parece ser a cidade que mais vivi, a paisagem que mais me recorda o que ela era. O relevo acidentado, que derruba o preço dos imóveis, forma um desenho que existe na minha memória, dos trajetos feitos de van escolar ou a pé com amigos. Antes mesmo de descer do Uber, já avisto Rose à minha espera, sentada ao lado de uma senhora, dona da quitanda e sua vizinha de muro. Ao redor, tudo era muito pacato. Vejo as rugosidades de Milton Santos. O espaço mantendo o tempo que já foi. Os botecos de esquina que levam sempre o nome de seu dono, as quitandas vazias, as casas de madeira, de portão baixo, ao lado de casas maiores. Os sons são outros, mais silenciosos. O movimento ali parecia se desencaixar do movimento do meu trajeto até lá — um descompasso no ritmo. Rose e eu nos cumprimentamos de forma embaraçada, uma confusão de aperto de mão e abraço tímido, e ela me convida a entrar. É uma mulher alta, forte, o cabelo curto apresentava alguns fios brancos, vestia uma roupa simples, larga e confortável, e parecia um pouco desconfiada. Sua voz era grave e firme. Sua casa tinha a arquitetura das antigas casas simples da cidade: o formato irregular do terreno, as paredes pintadas em cores que já foram vívidas, mas agora desbotadas pelo tempo. Uma casa com cara de casa. Ela me convida para entrar, enquanto me faz diversas perguntas. É uma mulher séria, acredito que estava tentando entender melhor minhas intenções com a entrevista. Respondo a todas as suas perguntas, enquanto me preparo para começar.

Foram muitas as contribuições de Rose. Suas experiências de cidade, construídas ao longo de 44 anos de vida, mostraram uma outra cidade, de outro tempo. Muitas das materialidades existentes hoje não existiam em sua memória. A cidade terminava antes, como ela mesma disse. Além disso, o fato de ser graduada em Geografia, formada em 2004, e possuir um pensamento geográfico crítico, são elementos importantes que ajudam a compreender várias de suas respostas. No momento da entrevista, Rose aguardava a convocação do concurso para professora da rede estadual de São Paulo, na educação básica, mas sua trajetória de vida se desenhou entre diversos outros caminhos, além da Geografia.

Iniciamos, justamente, por suas lembranças de mobilidade. Rose fala de uma cidade que não apresentava as multicentralidades que vemos hoje, não havia ainda o Prudenshopping, ou os bairros todos que expandiram a cidade para a zona norte e extremo sul. Já sobre sua mobilidade, Rose fala de modais específicos de transporte, aqueles que não dependiam de grandes tecnologias, evidenciando mais uma vez como os avanços tecnológicos globalizados reformularam completamente a relação entre espaço e movimento, evidentemente, não de maneira socialmente homogênea:

Rose: *Ou era um carro particular, os táxis eram poucos, ou ônibus. Você não tinha moto, táxi, você não tinha nada, além dessas alternativas.*

Sua circulação, segundo ela, se dava muito a pé, então questiono se ela nota diferenças entre sua infância para as infâncias atuais, no que tange a relação com a cidade:

Rose: *Eu acho que naquela época tinha mais segurança, a cidade era mais limpa, e as coisas eram mais encaixadas.*

Lais: *“Encaixada” você diria de que maneira?*

Rose: *Era aquela tal coisa: a criança ia para a escola, da escola para a casa. Então não tinha muita questão de droga, não tinha muita questão de ficar ali no mundo... A criança ou a adolescente ali na beira de escola, tentando fazer outra coisa que não deve, esse tipo de coisa, era mais ordenado.*

Apesar de aparentar um tom nostálgico e saudoso em sua comparação, é importante levarmos em conta a noção de “encaixe” em sua fala, para além de uma representação das gerações atuais frente as gerações mais velhas. A ideia de encaixe pressupõe alguma ordenação, harmonia, tempos que se repetem e formam ritmos ordenados que, intrinsecamente, se expressam no movimento espacial: da casa para a escola, da escola para a casa. A cidade da era “mais ordenada” era também, em sua materialidade, mais encaixada, mais coesa, logo, opunha-se ao fragmento, que integra o par material e imaterial da vida contemporânea, do chão das cidades às identidades dos sujeitos. Por esse caminho, as próprias representações das juventudes e infâncias atuais é a de “desencaixe”, uma vez que a homogeneização da identidade não parece mais caber na interpretação do indivíduo pós-moderno:

Argumenta-se, entretanto, que são exatamente essas coisas que agora estão “mudando”. O sujeito, previamente vivido como tendo uma identidade unificada e estável, está se tornando fragmentado; composto não de uma única, mas de várias identidades, algumas vezes contraditórias ou não resolvidas. Correspondentemente, as identidades, que compunham as paisagens sociais “lá fora” e que asseguravam

nossa conformidade subjetiva com as "necessidades" objetivas da cultura, estão entrando em colapso, como resultado de mudanças estruturais e institucionais. (Hall, 2006, p. 12)

No plano material, a fragmentação (agora, a socioespacial), alterou também os espaços de circulação e sociabilidade das novas gerações. Em Presidente Prudente, a divisão dos espaços de lazer parecia ser mais elementar, expressos pelos espaços públicos na forma das praças, ruas e parques, e espaços privados, pelos clubes fechados, destinados ao lazer privado que acabava cerceado as classes mais abastadas da cidade, como confirma Rose:

Laís: *E quando você era mais nova, criança, adolescente, quais eram os locais que você costumava ir? Inclusive, os locais de lazer.*

Rose: *Prudente nunca teve muito lazer, né? Tipo Matarazzo, que está perto de casa, mas ele reabriu em 2000, em 1998, em 2000. Era um prédio fechado, desocupado. Então o lazer mesmo em Prudente era o que? O esporte, que praticava no PUM, o parque de uso múltiplo, a escola, alguma pracinha, parquinho e só.*

Laís: *Então alterava um pouco entre o público e o privado?*

Rose: *Sim! Os clubes eram fortes, naquela época, tinham vários clubes, hoje eles estão fechados, a maioria. E só quem tinha acesso a eles é quem possuía uma renda maior.*

De fato, hoje, a maioria dos clubes tradicionais conhecidos pelos prudentinos ou estão fechados, ou encontram-se enfraquecidos, o que pode ser compreendido como consequência do crescimento dos condomínios fechados na cidade, expressão da fragmentação socioespacial, pelo processo da autossegregação. Isso porque uma das mais basilares características de empreendimentos como esses é a possibilidade de ter toda a infraestrutura que, outrora, existiam apenas nos clubes, agora no espaço da própria residência, e com um grau ainda maior de seletividade social. São elementos que modificam a lógica de circulação das gerações passadas em comparação às atuais na cidade, pela criação de novos dispositivos de segregação, como o do plano habitacional.

Tratamos, agora, da percepção de mobilidade e gênero que Rose construiu durante os 44 anos de Presidente Prudente. Morando na Vila Marcondes a vida toda, um dos bairros que inaugurou a cidade, a participante esteve próxima a antiga estação ferroviária, área percebida e conhecida pelos perigos de transitar, principalmente, durante a noite, local marcado na geografia do medo das mulheres. Atualmente, a paisagem desse local foi transformada, o abandono do transporte ferroviário refletiu na conservação e proteção da linha do trem, de modo

que esse trecho esteve recorrentemente sem iluminação, com matos elevados e acabou tornando-se espaço para pessoas em situação de rua e usuários de drogas. Esse ponto é uma prolongação do trecho da travessia de Joana, com alguns kms de distância. Abaixo, três imagens, uma mais antiga, que mostra como esteve durante muito tempo o local, e outras duas atuais, onde a paisagem se transformou, mas manteve os rastros do abandono:

Figura 19 - Trecho da Estação Ferroviária de Presidente Prudente em 2016



Fonte: Foto tirada por Silvio Rizzo, disponível no site Estações Ferroviárias do Brasil - <http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/presprudente.html>

Figura 20 - Trecho da Estação Ferroviária de Presidente Prudente em 2025



Fonte: acervo da autora, 2025.

Trecho evitado por muitos transeuntes, principalmente pelas mulheres, para Rose nunca foi uma travessia impedida. Era um local que precisava atravessar, pela proximidade de sua residência. Sua atitude era de enfrentamento, em sua fala, mostra que não alterava nenhum percurso pelo fato de ser mulher:

***Laís:** Você acha que tinha alguma correlação ou mudava alguma coisa na sua sensação o fato de você ser mulher e circular pela cidade?*

***Rose:** Então, eu sempre fui alta né.... Eu tenho 1,78cm. Então a minha postura, à noite, não era ter medo, porque era difícil alguém me derrubar na rua, né? Mas outras mulheres sim, eu percebia que elas tinham medo, que elas evitavam certos lugares que eu nunca evitei. Tipo, a linha de trem está aqui em cima. Então eu cruzava essa linha 23:00 horas, 23:30 da noite, sem medo. Eu nunca evitei, por exemplo, a linha do trem, porque ali tem nóia. Ali tem nóia, mas ali é um espaço que eu preciso passar. Eu não vou deixar de passar porque pertence aos nóias. Eu não vou deixar de ir em tal lugar, porque ali tem uma clientela diferente. A cidade é de todos e eu vou circular pela cidade.*

Pelo discurso acima, retornamos à escala do corpo em sua relação com a cidade. Seu depoimento difere de todas as narrativas apresentadas pelas participantes até então. A materialidade do corpo é tão significativa quanto os discursos que o constroem: sua altura, sua

performance e sua conduta ao se movimentar pela cidade são, para Rose, razões para tomar qualquer espaço urbano como seu também.

O impedimento, mesmo que indireto, de transitar em determinados espaços e territórios envolve relações de poder visíveis. A recusa de um domínio pela insubmissão representa a retomada do poder, em algum grau, que se manifesta pela materialidade do espaço e do corpo, afinal, “nada é mais material, nada é mais físico, mais corporal que o exercício do poder.” (Foucault, 1979, p. 145). Mesmo assim — e justamente por isso — sabemos que a possibilidade de insubmissão não é a mesma para todos. Os corpos, por suas especificidades, performances e contextos, adaptam-se como podem à realidade material. Transformam seus ritmos, costuram outras passagens, relaxam ou endurecem, simulando outras performances, esticam a escala do corpo pela presença do grupo que confere segurança, são, por fim, agentes ativos da produção do espaço, e isso se nota pelo movimento.

Todavia, é curioso como, ao aprofundarmos a conversa sobre os espaços de opressão e liberdade, Rose fala de espaços não receptivos à sua orientação sexual:

Laís: *Você acha que a mesma coisa se aplica à questão de orientação sexual? Ou você já teve algum episódio de opressão por conta disso, aqui na cidade?*

Rose: *Na questão da opção sexual em relação à opressão? Ah... isso sempre, né? Isso daí sempre. Isso daí não vai mudar. Isso daí não vai mudar. É... dentro da própria universidade. Ou mesmo em faculdade particular que eu também fiz aqui na Toledo, eu fiz direito, é a mesma coisa.*

Laís: *Sempre houve essa opressão?*

Rose: *Sempre houve, esse machismo exacerbado.*

Como forma de estreitar a relação da entrevista, introduzo a pergunta sobre a orientação sexual a partir da minha experiência como parte da comunidade LGBTQIAPN+, e noto o diálogo mais fluido. Rose responde enfaticamente sobre a característica homofóbica da cidade, que ela mesma adjetiva dessa forma. Se pela condição de gênero Rose não deixa de circular em locais específicos, apesar da sensação de medo, pela orientação sexual ela diz mapear, de certa maneira, os espaços que vai percorrer “para não encontrar idiotas no caminho.”. No entanto, nossa análise não deve segmentar as categorias como marcadores vividos separadamente na experiência espacial. O mapeamento mental dos locais a evitar, motivado por sua orientação sexual, só existe em razão de sua condição de gênero, ser uma mulher que se relaciona com

outra mulher. Essas experiências não são vividas fracionadas, mas juntas, no mesmo tempo e espaço. Assim, chama atenção como Rose usa o termo “machismo” para nomear uma violência que podia ser prontamente nomeada como “homofobia”, pela relação direta com a orientação sexual, mas que na origem está mesmo ligada ao machismo.

Após esse diálogo, Rose me serve um café, e começamos a falar da origem do aplicativo Zela, que esteve conectada as questões de gênero, segurança, mobilidade urbana e trabalho. No caso, as motivações iniciais foram de sua ex-companheira Helena³⁰, que na época, em 2018, trabalhava como motorista de aplicativo pela Uber e 99, enquanto Rose cursava direito e não tinha nenhum contato com o trabalho de motorista:

Laís: *E de onde veio a ideia dela? Quais seriam as motivações?*

Rose: *As motivações da Helena era a questão da segurança dela. Dela enquanto motorista. Porque ela sempre foi uma pessoa com muito medo. Então, não gostava da ideia de qualquer um entrar no carro. E, realmente, ela estava certa nessa questão.*

O aplicativo nasce então dos medos de Helena em transportar passageiros homens, uma vez que a proposta do Zela era justamente atender único e exclusivamente o público feminino. A ideia vem de Helena e Rose entra no trabalho com o investimento financeiro, que conta ter sido de 25 mil reais. Entendo como um valor alto, e pergunto a ela as razões desse número, sua resposta registra a dificuldade de empreendimentos desse tipo em competir e fazer frente com os aplicativos que concentram o serviço, especialmente, se feitos em realidades não metropolitanas:

Rose: *Então, é alto, mas é baixo, porque você precisaria de mais. Funciona assim: você pode ter o seu sistema, mas o seu sistema próprio você tem que pagar um mensal para o Google, que eu não sei quanto que é, ou você pode alugar o sistema. Então, você baixa uma plataforma, no nosso caso é uma plataforma alugada, a gente pagava 700 reais por mês para alugar a plataforma, e era muito manual o serviço, manual no sentido de receber das motoristas. Isso foi um problema sério, porque não tinha o desconto direto, como tem a Uber e 99, então precisava delas pagarem nós. Então, aí já foi um problema. O segundo problema foi a taxa de porcentagem descontada das motoristas. A Uber desconta de 25, 28, 20%. O Zela começou descontando 5%. Então, se você pega uma corrida de 50 reais o aplicativo ganharia... 2,50?. Isso tudo para você juntar esse dinheiro para pagar essa mensalidade do sistema. Então, já*

³⁰ Nome fictício da ex-companheira de Rose.

teve essa falha: não ter um sistema próprio, um sistema manual. O sistema funcionava muito bem. Ele funcionava no iPhone, eu paguei o iPhone, que tem que pagar também. Só que o problema era as ligações. Nós não tínhamos pessoas ali para ficar plantada ali no telefone atendendo, não tinha atendente. Então, tinha corridas daquelas senhoras que ligavam para a gente marcando corrida, essas corridas eram colocadas na plataforma, elas disparavam para as motoristas.

Toda operacionalidade do Zela era manual. Do ponto de vista econômico, a tecnologia funciona como aceleração do tempo e este, por sua vez, acresce ou descrese o lucro em serviços assim. A funcionalidade dos aplicativos de transporte e sua rentabilidade reside, em boa parte, em sua velocidade e mão de obra humana reduzida, tirando a principal força de trabalho, no caso os motoristas. A ausência de automatização no aceite das corridas consumia tempo e, logicamente, lucro. Outro aspecto a ser discutido é a taxa de desconto de aplicativos parte do oligopólio do mercado de transporte, é muito mais elevada, o que torna rentável às empresas e pouco aos motoristas, como já discutimos antes. O dilema do Zela para as criadoras era justamente o oposto. A taxa de cobrança das motoristas era menor, o que significava prejuízo para Rose e Helena.

Além das angústias de Helena, outra motivação veio do fato de que ela foi informada que um aplicativo com a mesma proposta funcionava nas grandes cidades, e teve a ideia de aplicar em Presidente Prudente. Sobre a transferência e comparação entre contextos urbanos distintos, é interessante pensar como a realidade da cidade média parece ter, contraditoriamente, contribuído tanto para o insucesso, como para o sucesso do aplicativo por um tempo na cidade. No contexto metropolitano, o público-alvo é inevitavelmente mais expressivo, o que pode cooperar para maior lucro, diferente de cidades menores onde os números reduzem, tanto de motoristas disponíveis, quanto de passageiros. Paradoxalmente, as cidades menores, por apresentarem a característica da pessoalidade e maior proximidade das relações, resultou na criação de um público fiel ao aplicativo que, segundo Rose, “vestiam a camisa do Zela”, durante seu funcionamento. Para ter cliente, é necessário divulgação, que acontecia com panfletagens pela cidade e pelas redes sociais, a existência de núcleos de contato pelo tempo de vida na cidade ajudou a fortalecer a demanda das corridas, e era justamente a pessoalidade que era atrativa para muitas das mulheres que buscavam o serviço.

Uma delas foi Maria, namorada de Rose. Maria³¹ chega do trabalho no decorrer da nossa entrevista e dá seu depoimento sobre o Zela, que foi o caminho por onde conheceu Rose. Estudante da pós-graduação de Geografia da Unesp, Maria era mãe solo de Gustavo, que em 2019 era recém-nascido. Por uma panfletagem nos murais da Unesp, ela toma conhecimento do Zela e passa a utilizar unicamente o aplicativo para se locomover, motivada pela dificuldade do maternar sozinha, e transitar pela cidade na condição de mãe solo:

Maria: *Eu só andava com o Zela, sabe por quê? Primeiro que eu sofria muito assédio de motoristas homens e eu amamento o Gustavo até hoje, então era comum eu entrar no carro e tirar a teta e eu sofri muitos assédios. E quando eu descobri pelo folderzinho da Geografia que o Zela era um aplicativo de mulheres, eu falei “mano, eu só vou correr com mulheres.”. E aí o diálogo para elas entenderem que eu não conseguia levar minha bolsa, um bebê, e uma cadeirinha, era melhor. Então, eu não sofria assédio e elas faziam corrida comigo sem a cadeirinha. Foi o que me fez ficar no Zela.*

A compreensão da situação de Maria, por parte das motoristas, poupava as explicações da ausência de cadeirinha. Há uma compreensão das vivências que pode ser captada pelo não-dito. A necessidade de não explicar nos revela a proximidade das experiências e, muitas vezes, o valor da identificação. Maria complementa: *E assim, muita mulher entendia, nem perguntava. Tanto que assim, era comum os caras perguntar para mim, motorista, “ah, você não tem a cadeirinha? Então vai de cinto.” As mina nem perguntava, tipo, “entra.”. A existência da confiança era tamanha que Maria diz que a primeira pessoa a segurar seu filho depois dela e da amiga com quem morava junto, foi uma motorista do Zela. Maria necessitava resolver questões no banco, e não tinha com quem deixar Gustavo, a única pessoa possível era Clara, motorista do aplicativo, de quem depois tornou-se amiga e rede de apoio. O aplicativo passou a contar com cadeirinha para as crianças, assim como outros serviços que Rose implementou nas corridas:*

Rose: *As alternativas de corrida foram todas minhas. Então, “vamos pôr a cadeirinha pra levar um filho pequeno no carro, vamos ter uma caixinha de transporte de bicho pra levar um bichinho no pet, vamos fechar pacotes com a pessoa pra levar os filhos pra escola, vamos pegar as velhinhas pra levar pro consultório...”.*

³¹ Nome fictício da companheira atual de Rose.

Absolutamente todas as implementações de serviço criadas por Rose estão associadas ao trabalho do cuidado. Se pensarmos que a mobilidade e circulação das mulheres pela cidade está, tantas vezes, associada ao trabalho reprodutivo e não remunerado do cuidado de terceiros, um aplicativo destinado exclusivamente a este público necessitaria de mecanismos que levassem em conta ferramentas do cuidado. Aliás, segundo Rose, os únicos casos em que homens adentraram os carros das motoristas do Zela foram os meninos pequenos acompanhados da mãe, ou os idosos acompanhados da esposa.

É importante ressaltar que o fato de o valor da corrida ser mais elevado em relação aos aplicativos conhecidos também contribuía para que o público fosse mais seletivo, o que levava as motoristas, muitas vezes, aos condomínios residenciais de alto padrão, a pedido das mulheres mais velhas que já não dirigiam mais e precisavam realizar tarefas como ir ao banco sacar dinheiro, atividades que demandavam segurança e, por isso, familiaridade com as motoristas:

Rose: *Tinha, muitas velhinhas, velhinhas de condomínio, entendeu? Era um público seletivo.*

Laís: *E que condomínio que era?*

Rose: *Foi João Paulo, Damha... Eram condomínios bons. E eram aquelas velhinhas, que elas iam naqueles bancos premium, e recebiam lá uma bolada, então só confiava nas nossas motoristas. O Zela não era um aplicativo barato. A corrida inicial do Zela, na época, se não me engano, era R\$2,50 mais caro do que o Uber. Isso já era tabelado. Então era uma classe um pouquinho mais abastada que procurava essas corridas.*

Se o perfil das usuárias do aplicativo era mais homogêneo, seja pela proposta, seja pelo valor, o perfil das motoristas não seguia o mesmo padrão. Chegando a alcançar até 55 motoristas, o perfil variava principalmente entre diferentes graus de escolaridade, segundo Rose:

Rose: *Olha, tinha vários perfis. Tinha até de um, por exemplo, de um primeiro grau incompleto, até uma advogada. Então, ensino superior completo. Não teve só uma advogada formada não, teve três. Então, era muito variável.*

É um dado que nos remete ao relato da enfermeira Luíza, ao narrar sua experiência como motorista de aplicativo, atividade que passou a exercer justamente pela necessidade de cuidar

do filho, João. De acordo com pesquisa realizada pelos institutos Think Eva e Think Olga³², que mapeou as mulheres motoristas e os contextos vivenciados por elas, o trabalho como motorista não surge na vida dessas mulheres como um sonho ou desejo maior, mas como resultado de enredos que as obrigam a “dirigir a casa, a rua e a renda”, conforme expresso na pesquisa, que também revela que entre cada 10 motoristas, 7 são mães. Com frequência, esses enredos são tecidos em torno do cuidado de terceiros que dependem exclusivamente delas.

Outro ponto destacado pela fala de Rose diz respeito à diversidade dos níveis de escolaridade. Esse tipo de trabalho não exige formação superior. Além disso, muitas mulheres com diploma e emprego formal (CLT), após se tornarem mães, passam a considerar a antiga renda insuficiente, além de enfrentarem dificuldades para encontrar ocupações que se adequem à rotina imposta pela dupla jornada, ou as interrupções no tempo cotidiano quando, porventura, precisam exercer o cuidado, como o caso do percurso urbano de Luana, que teve de interromper o trabalho para levar a filha ao médico, no meio da tarde.

De todos os desconfortos vivenciados nesse tipo de trabalho e já citados aqui, Rose traz outro depoimento que podemos associar a característica elementar dessas empresas, que é ausência do espaço físico, material, na mediação entre prestador de serviço e cliente. A participante, que não fez corrida apenas pelo Zela, mas também pelos aplicativos como 99 e Uber, fala das condições de trabalho enfrentadas:

Rose: *São péssimas. As condições de trabalho que eu falo é alimentação e banheiro. Então você tem que se alimentar embaixo de uma sombra de uma árvore. E o banheiro você não tem. Você tem que encontrar um banheiro ali, porque às vezes a bexiga enche de um jeito que você não está aguentando e você está com a corrida.*

Entrevistadora: *E você ficava quantas horas assim? Tinha uma meta que você batia de horas?*

Rose: *Eu já passei por isso já, assim, de bater uma meta de 14 horas, 15 horas... na verdade eu não tinha uma meta, eu aguentava, eu esperava o sono. Então o sono começou a chegar eu já parava, porque daí já se tornava uma corrida perigosa.*

As conhecidas longas jornadas são comuns no trabalho uberizado, mas chamamos atenção para o que Rose diz das condições fisiológicas, de alimentação e banheiro. Em texto

³² Para mais informações: <https://thinkeva.com.br/na-direcao-o-perfil-e-os-desafios-das-mulheres-motoristas-de-aplicativo/>

escrito para a Passa-Palavra, Abílio (2017)³³ trata da forma como essas empresas-aplicativos gerenciam a relação entre os trabalhadores, sendo exclusivamente por softwares, ou seja, mecanismos imateriais, que vão na contramão da alta visibilidade que possuem. Em outras palavras, essas empresas tomam espaço em nossos cotidianos sem que percebamos sequer um espaço físico ou material delas na cidade. Para os usuários, essa ausência pode parecer irrelevante, contudo, para os motoristas, ela se traduz em precariedade concreta, por exemplo pela falta de locais adequados para alimentação e necessidades fisiológicas, questão ressaltada por Rose.

Essa ausência de infraestrutura impacta e desqualifica as condições de todos os trabalhadores, mas parece ser vivida de maneira ainda mais complexa pelas mulheres cisgênero, para quem a inexistência de banheiros seguros e acessíveis implica não apenas desconforto físico, mas também riscos à saúde e à segurança. A precarização, portanto, amplia no recorte de gênero, revelando como a materialidade ausente desses espaços produz efeitos desiguais sobre diferentes corpos.

Aproveito para aprofundar nas sensações de conforto e desconforto que Rose sentia como motorista, tanto pelo Zela, quanto pelas outras empresas que trabalhou. Com o Zela, por conta da atmosfera criada pela pessoalidade e proximidade com as passageiras, Rose define o clima como de completa segurança para ambas as partes, inclusive, quando precisava acessar os condomínios fechados para buscar as passageiras, que já deixavam avisado na portaria a entrada da motorista. Mesmo assim, ela diz que os Damhas eram de difícil acesso.

Já sobre as sensações quando realizada corrida por outros aplicativos, a realidade mudava, até mesmo suas percepções financeiras. Enquanto proprietária do Zela, chegou a pensar que poderia lucrar com o aplicativo, mas nunca enquanto motorista, pelo fato mesmo que Beatriz pontuou, a queda do valor inicial do automóvel pelo aumento da quilometragem, usada para benefício maior da empresa.

Os únicos dois momentos que Rose sentiu medo durante a corrida foram fora do Zela, e com passageiros homens, que provocaram nela sensação de desconforto após tentativa de conversa recusada por eles. Questiono então suas sensações no âmbito da circulação em si, os

³³ Texto publicado online, intitulado “Uberização do trabalho: subsunção real da viração”. Disponível no endereço: <https://passapalavra.info/2017/02/110685/>

locais e pontos que recusava, e ela responde que aceitava sempre as corridas, mas que existiam pontos que os motoristas evitavam.

***Rose:** Sempre eu fui, mas têm uns bairros mais perigosos que os motoristas evitam. Então nessas entradas, esses bairro, assim... Se você pegar aqui as vilas da Zona Leste para lá, e se você fazer um comparativo com a Zona Norte, que são dois lugares perigosos, tem uma diferença que são o desenho das ruas. Quando você vai para lá, as ruas são abertas. As ruas são largas, elas são retas, elas têm saída. Aqui na Zona Leste não é bem assim. As ruas são estreitas, cada vez mais estreitas. Muitas vezes, não tem saída. Quando eu pegava uma corrida por outro aplicativo, eu olhava no mapa. A rua não tem saída? Então eu mandava mensagem para o cliente, e falava que eu estava esperando aqui na esquina. Eu nunca entrava numa rua sem saída. Do relevo também. E ali, tem um lugar ali que quando você cai ali dentro, você não enxerga. Você está dentro de um buraco. Então você não consegue encontrar saída. E aqui também o problema é o tráfico, né?*

Seu relato tem um caráter fortemente geográfico, ao articular as dimensões físicas e materiais do espaço com as condições sociais, indissociáveis, evidenciando seus impactos na vida cotidiana. Pelo desenho do sítio urbano, Rose traçava suas estratégias de circulação. O automóvel, embora funcione como uma espécie de redoma de proteção do corpo, não elimina a sensação de risco, o perigo ainda é sentido, mesmo dentro dele.

As regiões mencionadas por Rose coincidem com áreas já apontadas por outras participantes, e que sofrem estigmas na cidade Presidente Prudente.

No entanto, o diferencial em seu discurso está na ênfase sobre a disposição das ruas e o relevo acidentado dos bairros considerados perigosos, elementos que revelam como o chão da cidade interfere nas percepções espaciais.

Em trabalho de campo feito na Zona Leste da cidade que é, aliás, a zona que Rose reside, podemos confirmar seu relato. Abaixo, são registros fotográficos de ruas e travessas tiradas na Zona Leste da cidade, mostrando algumas ruas sem saída e o relevo mais acidentado, se comparado a áreas da cidade que se localizam acima da linha ferroviária e apresentam relevo mais plano, onde habitam as classes mais elevadas.

Figura 22 - Rua sem saída na Zona Leste da cidade



Fonte: acervo da autora, 2025.

Figura 21 - Rua sem saída na Zona Leste da cidade



Fonte: acervo da autora, 2025.

A combinação entre condições materiais do espaço e estigmas territoriais, essencialmente simbólicos, mostra o quão complexa pode ser a análise do deslocamento das mulheres. Ao passo que existe a fundamentação real do receio e risco, existe também o discurso que impõe aos sujeitos residentes em tais áreas o afastamento de determinados serviços, condição que se torna um agravante aos habitantes dessas áreas, que acabam encontrando no automóvel privado a única saída, enquanto os que dependem do transporte público são ainda mais afetados. Exemplo disso se dá no relato de Rose, quando comento ter notado a criação de uma nova linha de ônibus na cidade, a linha “Damha”, que faz referência aos condomínios de alto padrão do grupo Encalso Damha, concentrados na região centro e sul, portanto, distante da Zona Norte da cidade, onde se localiza, por exemplo, o conjunto habitacional João Domingos Netto:

Rose: *É, e geralmente, quem tá aqui na Zona Norte, é o empregado que trabalha lá.*

Maria: *Uma coisa que não sei se você vai falar na análise, quando entra gente pra fazer, por exemplo, tem corrida agendada mensal, se a pessoa trabalha no Damha e ela mora no João*

Domingos, zonas assim, essa corrida é cara, aí os caras não conseguem, muitas vezes... E quando ela colocava um valor justo, eles não tinham como pagar, e os patrões nunca pagavam...

Rose: *Os patrões nunca pagavam. Nunca aceitavam o valor de uma corrida dessa, que era mais ou menos uns 50 reais. O cliente era o empregado. O cliente queria fazer a corrida. Aí tinha que conversar com o patrão, daí o patrão geralmente não pagava, porque era muito caro, né? Você pagar 50 reais pro seu funcionário ir embora, só que olha onde tá o Damha I, II, e olha onde tá o João Domingos. É o patrão que tá pegando horas extras do trabalho, do trabalhador, escravizando o trabalhador, geralmente babás cuidando dos filhos deles até mais tarde, e daí teoricamente eles teriam que pagar, e mesmo assim eles reclamavam.*

Está exposto um dos maiores paradoxos, ou pares dialéticos, da relação entre a cidade e os enclaves fortificados: a contradição entre negação e necessidade. As classes médias que rejeitam, a todo custo, a proximidade física e simbólica com as classes mais baixas, mas delas dependem para sobreviver, devido à condição de subordinação do trabalho. Essa relação é exemplificada pelas mulheres que deixam suas próprias casas para exercer o cuidado remunerado de terceiros, como menciona Rose, e como se observa no caso da mãe da participante Luana, que sai da Zona Norte da cidade rumo ao condomínio Damha todos os dias. Sua mobilidade é facilitada pelo acesso ao automóvel privado — uma realidade que, contudo, não se estende a todas as mulheres em situação semelhante, que dependem exclusivamente do transporte público, que funciona em outro tempo e qualidade. Sobre a ambígua relação de controle a dependência entre trabalhador e morador do enclave fortificado:

Esse controle normalmente supõe homens controlando mulheres. As classes média e alta estão criando seu sonho de independência e liberdade — tanto da cidade e de sua mistura de classes quanto das tarefas domésticas cotidianas — à base de serviços prestados por trabalhadores pobres [...]. Também pedem a suas empregadas domésticas — que muitas vezes moram nas favelas do outro lado do muro do condomínio — para lavar e passar suas roupas, arrumar suas camas, comprar e preparar sua comida e, freqüentemente, cuidar de seus filhos o dia todo. (Caldeira, 1997, p. 161)

A entrevista, enfim, encerra-se com o comentário de Rose sobre os condomínios fechados. Antes disso, ela relata o fim do aplicativo Zela, ocorrido no período pós-pandemia, em decorrência do rompimento da sociedade com sua ex-companheira e também do contexto da Covid-19, que levou à perda de muitas motoristas devido ao medo de atuar naquele momento de insegurança. O adoecimento dos pais de Rose e a necessidade de cuidar deles, por ser filha única, consolidaram o encerramento do aplicativo, cuja patente permanece registrada em seu

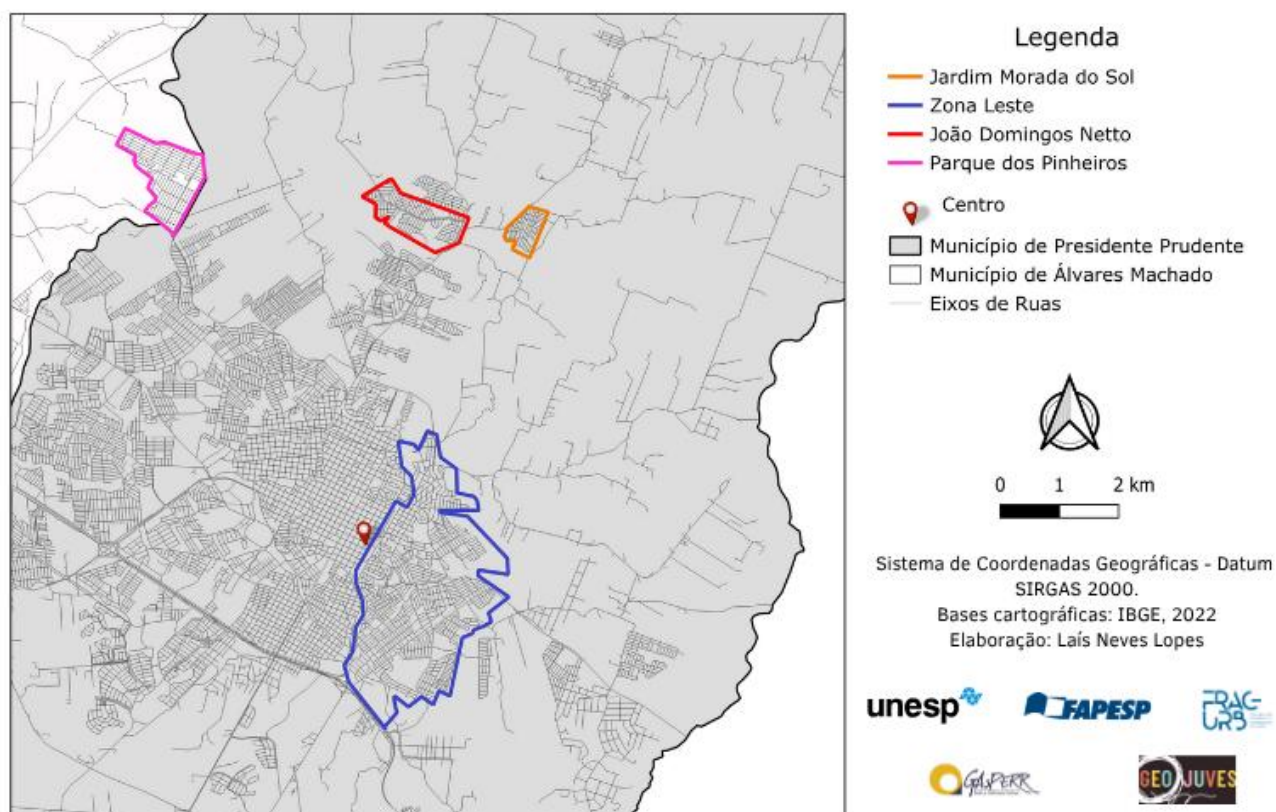
nome. Segundo ela, a única possibilidade de retomar a plataforma seria por meio de um sistema automatizado, capaz de competir com a velocidade e rentabilidade das plataformas conhecidas.

4.4. Síntese das entrevistas e relief maps

Durante a análise das entrevistas, tocamos no tema do estigma territorial e a complexidade do assunto ao tratar das mobilidades das mulheres. As participantes entregadoras e motoristas citaram a Zona Norte e Zona Leste em suas falas como os bairros de maior desconforto no aceite de corridas. Para melhor visualização espacial trazemos o mapa abaixo, que representa todos os bairros e zonas citadas pelas motoristas e entregadoras de aplicativo participantes, na cidade:

Figura 23 - Mapa de Localização dos bairros/zonas citadas como locais de insegurança pelas motoristas de aplicativo de entrega e transporte de pessoas

MAPA DE LOCALIZAÇÃO DOS BAIRROS/ZONAS CITADAS COMO LOCAIS DE INSEGURANÇA PELAS MOTORISTAS DE APP DE ENTREGA E TRANSPORTE DE PESSOAS



Org.: a autora, 2025.

A ausência de iluminação, os vazios urbanos que causam a impressão de desintegração de tais espaços com o restante da cidade, a distância das áreas mais luminosas, somados ao estigma já conhecido pelos cidadãos e associado a condição de classe dos moradores são fatores que, combinados, excluem tais áreas do acesso a determinados serviços. É, todavia, um cenário delicado, pois a dimensão do gênero precisa ser levada em conta como peso real nas sensações das trabalhadoras que transitam por ali, por haver realmente o impacto da materialidade na qualidade da mobilidade e segurança das mulheres. Por outro lado, estão os moradores desses bairros que, com dificuldade de acesso a determinados serviços, tornam-se dependentes do automóvel privado ou do transporte público da cidade que, sucateado, interfere diretamente na vida cotidiana dos trabalhadores.

As participantes nos ofereceram relatos que permitem traçar paralelos e diferenças entre suas experiências. No que diz respeito às semelhanças, observamos a rua como espaço central em suas trajetórias, tanto no presente quanto no passado, quando retomaram memórias da infância e da adolescência. Ao longo da vida, a rua adquiriu novos significados, passando do uso voltado ao lazer e à sociabilidade para tornar-se também espaço de trabalho e fonte de renda. Apesar dessas mudanças, as tensões estiveram sempre presentes na circulação, e tais memórias se mostram fundamentais para compreender as mobilidades do presente, sobretudo porque as três relataram circular sozinhas pelo espaço público ainda muito jovens.

No caso de Fernanda, primeira entrevistada, encontramos uma trabalhadora que estabeleceu com a rua um contato primordial enquanto espaço de convivência. Entretanto, ao atravessar a cidade de ônibus quando criança, já vivenciava o desconforto do medo. Seu cotidiano imerso na rua não se encerrou, embora sua função e os significados atribuídos a esse espaço tenham se transformado. Apesar de classificar a rua como neutra em seu mapa de alívio e opressão, seus relatos revelam contradições que combinam opressão de classe, na condição de trabalhadora de aplicativo, e subversão, ao exercer um serviço majoritariamente masculino. A sexualidade e a performance de gênero também influenciam sua mobilidade e fazem oscilar a sensação de conforto e desconforto, sendo este último mais associado aos espaços públicos da cidade. Soma-se a isso o dilema entre buscar um trabalho formal ou permanecer como autônoma, questão que se insere no cenário contemporâneo de precarização e insegurança trabalhista, marcado pela crescente impessoalidade das relações de emprego.

A leitura das experiências de Beatriz revela novamente a rua como espaço contraditório desde suas primeiras vivências urbanas. Sua circulação é marcada por um comportamento que

desafia normas ao ocupar espaços hegemonicamente masculinos e por uma estética transgressora que atravessa sua percepção como mulher na cidade. Beatriz demonstra clareza quanto às opressões que enfrenta no cotidiano, especialmente as relacionadas à classe e ao gênero. A classe, em particular, aparece como fonte contínua de incômodo, justificando sua entrada precoce no mercado de trabalho, frequentemente em condições insatisfatórias. Embora o trabalho de entrega integre sua rotina atual, ele não representa sua principal fonte de renda e tampouco é uma atividade que deseje manter, já que possui o objetivo claro de atuar em outra área.

Por fim, nas falas de Rose, a mais velha das três entrevistadas, emergem diferenças geracionais que se expressam nas memórias de circulação. Rose rememora uma outra Presidente Prudente, anterior ao processo de fragmentação urbana, na qual circulava predominantemente a pé e de carro, inclusive por espaços considerados perigosos, apesar de ser mulher. Suas narrativas carregam um tom nostálgico que apresenta uma cidade percebida como mais ordenada, ainda que essa percepção revele, ao mesmo tempo, ritmos e práticas socioespaciais diferentes daqueles atuais. Em relação ao trabalho, destaca-se como sua experiência enquanto mulher foi convertida em estratégia de cuidado coletivo e geração de renda, especialmente ao integrar iniciativas voltadas à mobilidade segura para mulheres. Sua condição de mulher pertencente à comunidade LGBTQIAPN+ reforça uma leitura da cidade como espaço homofóbico, o que impacta diretamente sua mobilidade ao demandar um mapeamento mental prévio dos locais que devem ser evitados, pela hostilidade à sua presença.

Em conjunto, os relatos de Fernanda, Beatriz e Rose evidenciam que a rua constitui elemento estruturante de suas trajetórias, ainda que mobilizada de formas diversas conforme as posições que cada uma ocupa nas hierarquias sociais. O fato de todas serem mulheres prudentinas nos possibilitou traçar a experiência de cidade no aspecto temporal das biografias, que compreende as mobilidades como um acúmulo de camadas e vivências espaciais. Suas experiências mostram que a mobilidade cotidiana é atravessada por marcadores como gênero, sexualidade, classe, idade e estética, que conformam diferentes modos de sentir, habitar e se deslocar pela cidade. Por serem todas brancas, diferente das participantes dos percursos acompanhados, a raça não aparenta ser fator de incômodo. Por fim, nos mostram que o espaço urbano é constantemente reinterpretado e negociado a partir das vivências acumuladas ao longo da vida, de modo que passado e presente se entrecruzam na produção cotidiana de sentidos sobre segurança, pertencimento e autonomia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

És um Senhor tão bonito

Quando minha avó materna faleceu, já na mesma semana fizemos o ritual de sempre: cuidar das coisas que ficaram. As coisas materiais, digo. Todas as roupas doadas, sapatos também. Mas existem as coisas, para além das imateriais, que não conseguimos e nem precisamos doar. Um óculos de grau, um lenço que vivia na mão da pessoa, um terço, exaurido de tanta reza. Coisas assim. O relógio dela veio parar no meu pulso. Era um relógio de corda, antigo. Com uns dias de uso, comecei a reparar que eu dava corda no relógio e, uma hora depois, ele estava três horas à frente. Mostrei para minha mãe e brinquei: “Agora tá explicado porque a vó era tão ansiosa, afobada — o relógio estava sempre adiantado!”. A situação toda virou metáfora. Minha avó tinha sempre algo para resolver, até depois de aposentada — quando tudo já estava resolvido —, e aí ela inventava, porque tanto tempo de trabalho a desacostumou do descanso. Deitada no sofá, brigava contra o sono da tarde, mesmo podendo dormir. O tempo dela não era o mesmo que o meu, mas anda parecendo bastante com o da minha mãe. E eu me vejo mais parecida com minha mãe do que antes. Ando achando que ser mulher é cuidar do tempo e do espaço a todo tempo. Estar sempre à frente dele, mesmo que deixadas para trás. Quando uma vai, sobra para outra. E eu prefiro mesmo parecer com elas.

Olho para o meu pulso e agora marcam 14h45min, mas no paraíso já deve ser hora do café, e a mesa já deve estar posta.

Parece haver um consenso de que a escrita das considerações finais é um dos mais desafiadores momentos, pela sua importância no trabalho. É necessário concluir o que começamos, para isso, rever o que foi ou não produzido e alcançado, retornando ao ponto de partida. Começamos então pela viabilidade da pesquisa, relacionada ao aceite e recusa das pessoas contatadas.

Realizar pesquisa com sujeitos é aceitar as dificuldades impostas pela decisão dos indivíduos em contribuir ou não com o trabalho, característica intrínseca a pesquisas desse tipo, que demanda paciência e insistência por parte da pesquisadora. Não escapamos dessa lógica, e depositamos uma boa energia do trabalho na busca pelo aceite de mulheres dispostas a contribuir, o que inicialmente para nós se impôs como um desafio, mas que, posteriormente, pela grande generosidade das participantes e pela rede de contato prévia da pesquisadora, avaliamos ter sido contornado não pela quantidade de colaboradoras, mas pela qualidade que tiveram seus relatos e experiências.

Foi essa a grande intenção da pesquisa desde sua concepção: que o cotidiano fosse valorizado em sua qualidade, pela potencialidade de conter em si as práticas socioespaciais e as tramas que os sujeitos tecem, que articulam as mais diversas escalas da vida. Pela importância das coisas aparentemente desimportantes que, sendo sutis, passam despercebidas, quando na realidade constroem os fatos tanto quanto os episódios mais incisivos. Que a mobilidade fosse dimensão analisada para além do deslocamento entre pontos. Julgamos termos dado atenção a esses aspectos, em algum nível.

A dimensão temporal acabou tomando um espaço significativo na análise, sem saber se pelo interesse da pesquisadora nos assuntos do tempo, se pelo rebatimento concreto da temporalidade na vida das mulheres, ou se pela combinação dos dois fatores. O fato é que o tempo foi o responsável por escancarar as relações desiguais do deslocamento pelo espaço, e a trilha principal que nos levou a falar do trabalho, categoria que triangula com a raça e a classe. Buscamos não tratar o tempo enquanto elemento meramente mensurável, mas como parte da relatividade do espaço. Se este último mostra onde e como as desigualdades ganham materialidade, o tempo completa a análise ao mostrar o quando acontecem e como não são fixos os marcadores sociais que corporificam a experiência de cidade das mulheres. Para além disso, foi a variável que nos trouxe os ritmos do corpo pelo tempo da vida, que acessamos, por exemplo, pelas memórias de infância e adolescência das participantes. Ao tornarem-se mais velhas, o tempo passa a ser o tempo do trabalho e não mais o tempo voltado a si mesmas, mas o tempo dedicado aos outros – marido/esposas, filhos e pais -; alterando também os tipos de deslocamentos e percepções de cidade.

Antes de retomarmos os objetivos diretamente, é relevante tratar da dimensão do trabalho e as razões da atenção que objetivamos oferecer a ela. Evidentemente, a escolha de acessar mulheres trabalhadoras já anunciava que o universo do trabalho seria um dos pilares da análise, contudo, se mostrou maior do que imaginávamos inicialmente, pela força do trabalho não pago e invisível que permeou o cotidiano das mulheres. O que tivemos a intenção de mostrar é que as análises que levam em conta gênero e raça não desconsideram, de maneira alguma, o marcador de classe, que constitui para nós o tripé das opressões sociais. Ao contrário, tivemos o objetivo de contribuir para uma análise que complexifica as relações sociais ao olhar para classe como dimensão que é repleta de outros marcadores. No contexto brasileiro, é impraticável o pensamento geográfico que desassocie a opressão de classe com demais marcadores, sensíveis as mudanças no espaço-tempo.

Agora, voltamos ao objetivo principal da pesquisa, que se centrou em compreender as experiências interseccionais corporificadas de mobilidade cotidiana de mulheres na cidade de Presidente Prudente (SP), sob a lógica da fragmentação socioespacial. Através da investigação empírica, que realizamos por meio dos percursos urbanos acompanhados, entrevistas semiestruturadas e relief maps, assumimos que o objetivo foi alcançado, apontando para o fato de que as diferenças na escala do corpo e a posição que ocupam as mulheres na hierarquia social funcionam como causa e consequência na forma como os movimentos e percepções são construídos na cidade. As sensações de vulnerabilidade, conforto e desconforto, estiveram associadas a familiaridade e arquitetura urbana, explicitando o par materialidade e imaterialidade, confirmando que a cidade para as sujeitas é feita pela indissociabilidade entre o plano concreto, físico e as relações pessoais, que ressignificam o espaço.

No que tange ao processo de fragmentação socioespacial, a intenção era contribuir, através dos estudos geográficos feministas, preocupados com o gênero, para a compreensão da fragmentação socioespacial como realidade que acentua as desigualdades, todavia, o faz de maneira distinta para diferentes habitantes da cidade. Para as mulheres, especialmente aquelas da classe mais baixa, a fragmentação pode representar o perigo da dissolução de redes sociais que significam alívio da carga de trabalho não remunerado. No plano da mobilidade, a fragmentação em curso na cidade de Presidente Prudente está sustentada na deficiência da mobilidade urbana, priorizando os automóveis e enfraquecendo o transporte público, afetando as classes e sujeitos que dele depende para acessar espaços. Para além, a fragmentação manifesta-se estruturalmente na dificuldade que plataformas pequenas enfrentam para competir com os oligopólios, de modo que iniciativas e estratégias locais de mobilidade, segurança e cuidado não sobrevivem frente as tecnologias de capital elevado.

Outras duas dinâmicas parecem recrudescer com a fragmentação, a contradição da segurança dos espaços residenciais fechados e o crescimento do estigma territorial. A primeira diz respeito a narrativa que origina os condomínios residenciais de alto padrão na cidade, sob a premissa da insegurança e vulnerabilidade (fraca e insustentável na realidade prudentina) mas que ao cindir a cidade pelos muros, tornam o lado externo hostil a mobilidade dos transeuntes, especialmente, das mulheres. O segundo se trata do afastamento acirrado das classes sociais no plano da malha urbana, que cria novos imaginários e fortalece outros associados a bairros e zonas habitadas pelos mais empobrecidos, que acabam excluídos da abrangência de serviços específicos.

Por fim, esperamos que o trabalho tenha cumprido o esperado e entendemos que lançou novas perguntas para pesquisas futuras, que possam explorar a articulação da mobilidade e trabalho. Finalizamos com a defesa de resistir a ideia de traduzir e analisar a cidade enquanto espaço desordenado, onde se sobrepõem lógicas neutras, coisas e pessoas, sem perceber que o pano de fundo é tramado por intencionalidades, é preciso abrir mão da noção de crescimento não planejado do espaço urbano, mesmo que tal planejamento esteja longe daquilo que sonhamos como ideal, ele está aqui. É justamente este o princípio do caminho que nos permite nomear agentes e ideologias para, assim, caminharmos a trilha da mudança social.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. *Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado*. **Psicoperspectivas**, [online], v. 18, n. 3, p. 41–51, 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>.
- ABÍLIO, Ludmila C. Uberização e juventude periférica: desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos Estudos CEBRAP**, v. 39, n. 3, p. 579–597, 2020a. Disponível em: <https://doi.org/10.25091/s0101330020200003000>
- ABREU, Dióres Santos. Esboço histórico da Fundação de Presidente Prudente. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001, v. 1, p. 11 a 14.
- ANDERSON, J.; JONES, K. **The difference that place makes to methodology**: uncovering the ‘lived space’ of young people’s spatial practices. **Children’s Geographies**, v. 7, n. 3, p. 291–303, 2009. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/14733280903024456>. Acesso em: 6 jan. 2025.
- AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. São Paulo: Editora UNESP, 2010.
- BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (Org.). **Cidade e movimento**. Mobilidade e interações no desenvolvimento urbano. 1ª ed., V. 1, Brasília: IPEA, 2016.
- BARRETO NETTO, Adolpho. **Centralizadas do lazer em Presidente Prudente: Fluxos, Tensões e Territorialidades no Parque do Povo**. 2015, 129 fl. Monografia de Conclusão de Curso – Bacharelado em Geografia. Faculdade de Ciências e Tecnologia Unesp, Campus de Presidente Prudente, 2015.
- BASTAZINI, Rafael. **Fragmentação e mobilidade socioespaciais em Campo Grande/MS e Dourados/MS**. 2022. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, 2022.
- BASTAZINI, Rafael; JOSÉ CATELAN, Márcio. Uma proposta metodológica para o estado da mobilidade no âmbito da Geografia Urbana. **Geofronter**, v. 9, n. 1, 2023. Disponível em: <https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/article/view/8271>.

BERTH, Joice. **Se a cidade fosse nossa: racismos, falocentrismos e opressões nas cidades**. 1. ed. São Paulo: Jandaíra, 2023.

BUTLER, Judith. **Corpos que pesam: sobre os limites discursivos do 'sexo'**. Recurso eletrônico. 1999. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/8891656/mod_resource/content/1/%281999%29%20Butler.%20Corpos%20que%20pesam%20%20sobre%20os%20limites%20discursivos%20do%20sexo.pdf.

BUTLER, Judith. **Undoing gender**. New York: Routledge, 2004.

BUTLER, Judith. **Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade**. Tradução de Renato Aguiar. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018. Recurso eletrônico. Disponível em: https://cursosextensao.usp.br/pluginfile.php/869762/mod_resource/content/0/Judith%20Butler-Problemas%20de-g%C3%AAnero.Feminismo%20e%20subvers%C3%A3o-da-identidade-Civiliza%C3%A7%C3%A3o%20Brasileira-%202018.pdf

CAMPOS, Mayã Polo de; SILVA, Joseli Maria. “**Teu corpo é o espaço mais teu possível**”: construindo a análise do corpo como espaço geográfico. **Revista da ANPEGE**, v. 16, n. 31, p. 101–114, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5418/ra2020.v16.n31.101-114>. Acesso em: 10 abr. 2024.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Enclaves Fortificados: **A nova segregação urbana**. Novos Estudos: CEBRAP, [s. l.], ano 1997, v. 1, ed. 47, p. 155-176, mar. 1997. Disponível em: https://reverbe.net/cidades/wp-content/uploads/2011/08/Enclaves-fortificados_segregacao_urbana.pdf.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio, **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34/Edusp. 399 pp. 2000.

CALLIL, Victor; PICANÇO, Monise Fernandes (coord.). **Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos** [livro eletrônico]. 1. ed. São Paulo: **Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – Cebrap**, 2023. PDF. ISBN 978-65-86362-23-7.

CASTRO, Lúcia Rabello de. **A aventura urbana: crianças e jovens no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2004.

CEDRO, M. **Pesquisa social e fontes orais:** particularidades da entrevista como procedimento metodológico qualitativo. **Perspectivas Sociais**, n. 1, 11.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano:** 1. Artes de fazer. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1996.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano:** 2. Morar, cozinhar. Tradução de Ephraim Ferreira Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis: Vozes, 1997.

BENTO, Cida. **O pacto da branquitude.** São Paulo: Companhia das Letras; 2022.

COLLINS, Patricia Hill; BILGE, Sirma. **Interseccionalidade.** Tradução de Heci Regina Candiani. São Paulo: Boitempo, 2021.

COLOGNESE, S.; MÉLO, J. L. B. A técnica da entrevista na pesquisa social. **Caderno de Sociologia**, Porto Alegre, v. 9, p. 143-159, 1998.

CRENSHAW, Kimberle. **Demarginalizing the Intersection of Race and Sex:** A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics. *University of Chicago Legal Forum*, n. 1, p. 139-167, 1989.

CRESSWELL, Tim. **On the move:** mobility in the modern western world. New York: Routledge, 2006. 327p.

CRESSWELL, Tim; UTENG, Tanu Priya. Gendered mobilities: towards an holistic understanding. In: UTENG, Tanu Priya; CRESSWELL, Tim (orgs.). **Gendered Mobilities.** 1. ed. Routledge, 2008. p. 12.

DAL POZZO, Clayton Ferreira. **Territórios de autossegregação e de segregação imposta: fragmentação socioespacial em Marília e São Carlos. Presidente Prudente,** 2011, 316 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP

DAVIS, Angela. **Mulheres, raça e classe.** Tradução de Heci Regina Candiani. São Paulo: Boitempo, 2016. 244 p.

DEDECCA, Cláudio Salvadori. Tempo, trabalho e gênero. In: COSTA, Ana Alice et al. (org.). **Reconfiguração das relações de gênero no trabalho.** 1. ed. São Paulo: CUT Brasil, 2004. p. 21-52.

DUARTE, R. Entrevistas em pesquisas qualitativas. **Educar**, Curitiba, n. 24, p. 213-225, 2004. Editora UFPR.

FEDERICI, Silvia. **O patriarcado do salário**: notas sobre Marx, gênero e feminismo. Tradução de Heci Regina Candiani. São Paulo: Boitempo, 2021.

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. 1938, 2023. ISSN 21772886.

GÓES, E. M. Shopping center: consumo, simulação e controle social. **Finisterra**, [S. l.], v. 51, n. 102, 2016. DOI: 10.18055/Finis6893. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/view/6893>. Acesso em: 3 abr. 2025.

GONZALEZ, Lélia. **Por um feminismo afro-latino-americano**: ensaios, intervenções e diálogos. Rio de Janeiro: Zahar, 2020. 375 p.

HOLSTON, James. **Cidadania insurgente**: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

JESUS, Carolina Maria de. **Quarto de despejo**: diário de uma favelada. 10. ed. São Paulo: Ática, 2014. 199 p.

JESUS, Patrícia Maria; CATELAN, Márcio José; CALIXTO, Maria José. **Percursos acompanhados Casa-Trabalho-Casa**. Perspectivas e construção metodológica. In: GÓES, Eda Maria; MELAZO, Everaldo Santos (Org.) *Metodologia de pesquisa em estudos urbanos. Procedimentos, instrumentos e operacionalização*. 1ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2022, p. 149-172.

JIRÓN, Paola. **Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado**. In: RICO, María Nieves; SEGOVIA, Olga (eds.). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. Santiago de Chile: CEPAL, 2017. p. 405–430.

KERN, Leslie. **Cidade feminista**: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021. Tradução de: Thereza Roque da Motta.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **Elementos de ritmanálise e outros ensaios sobre temporalidades**. Tradução de Flávia Martins e Michel Moreaux. Rio de Janeiro: Consequência, 2021.

LEGROUX, Jean. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo de fragmentação socioespacial. **GEOGRAPHIA (UFF)**, v. 23, p. 1, 2021.

LEGROUX, Jean. A lógica urbana fragmentária: delimitar o conceito de Fragmentação Socioespacial. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 22, n. 81, p. 235–248, 2021. DOI: 10.14393/RCG228155499.

LEGROUX, Jean. **Fragmentação socioespacial e mobilidade cotidiana desde a triplicidade do espaço**. In: LIMONAD, Ester; MONTEIRO, João C.; MANSILLA, Pablo (orgs.). Planejamento territorial: reflexões críticas e perspectivas. São Paulo: Editora Max Limonad, 2021. v. 1. p. 256 a 291.

LEVY, Jacques. Os Novos Espaços da Mobilidade. **GEOgraphia**, v. 3, n. 6, p. 7-17, 21 set. 2009.

LINDÓN, Alicia. **Geografias da vida cotidiana**. In: LINDÓN, Alicia; HIERNAUX, Daniel (orgs.). *Tratado de Geografia Humana*. Barcelona: Anthropos, 2006. p. 356-400.

LINDÓN, Alicia. “**Corporalidades, emociones y espacialidades: hacia um renovado betweenness**”. RBSE – Revista Brasileira de Sociologia da Emoção, v. 11, n. 33, pp. 698-723, Dezembro de 2012. ISSN 1676-8965.

LISPECTOR, Clarice. **Um sopro de vida: pulsações**. Edição digital. Rio de Janeiro: Rocco Digital, 2020. Disponível em: Amazon Kindle. Acesso em: 20 de jan. 2024.

LOURO, Guacira Lopes (org.). **O corpo educado: pedagogias da sexualidade**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2000. Tradução: Tomaz Tadeu da Silva.

LUFT, Lya. *Perdas & ganhos*. E-book. Rio de Janeiro: Record, 2003. Disponível em: Amazon Kindle. Acesso em: 3 jun. 2024.

LÖWY, Ilana. Universalidade da ciência e conhecimentos ‘situados’. **Cadernos pagu**, 15, 15-38, 2000.

MADANIPOUR, Ali. *Public and private spaces of the city* [e-book]. London: Routledge, 2003. (Taylor & Francis e-Library edition, 2005). Disponível em: <https://www.eBookstore.tandf.co.uk>. Acesso em: 10 out. 2025.

MASSEY, Doreen B. **Space, place and gender**. 6 ed. Minnesota: University of Minnesota Press Minneapolis, 2009.

MATSUTANE, Thiago Yugo Nagai. **Fragmentação socioespacial e conurbação: uma análise da integração urbana entre Presidente Prudente e Álvares Machado**. 2021. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2021. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/216813>. Acesso em: 2 out. 2025.

McDOWELL, Linda. **Gender, Identity and Place: Understanding Feminist Geographies**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1999.

MONK, Janice; HANSON, Susan. **Não excluam metade da humanidade da geografia humana**. In: SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio José; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista (Orgs.). *Geografias feministas e das sexualidades: encontros e diferenças*. Ponta Grossa: Todapalavra, 2016. p. 32-50.

MORCUENDE, Alejandro. Por trás das origens da fragmentação socioespacial. **Mercator**, Fortaleza, v.20, 2021.

NOVACK, P. N.; CATELAN, M. J. V.; SPOSITO, E. S. Percursos casa-trabalho-casa: compreendendo a mobilidade urbana e o direito à cidade nas áreas periféricas de São Paulo e Dourados. **Revista Geotemas**, v. 24, 2024.

ORLANDI, Eni P. **Análise de Discurso: princípios & procedimentos**. 8. ed. Campinas: Pontes, 2009.

PAIS, J. M.; LACERDA, M. P. C. DE; OLIVEIRA, V. H. N. **Juventudes contemporâneas, cotidiano e inquietações de pesquisadores em Educação** - uma entrevista com José Machado Pais. **Educar em Revista**, n. 64, p. 301–313, abr. 2017.

PRATT, Geraldine; HANSON, Susan. Geography and the construction of difference. **Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography**, v. 1, n. 1, p. 5–29, 1994. DOI: <https://doi.org/10.1080/09663699408721198>.

RIZZON, Renata Cristina. Estigma territorial: Cidade Tiradentes na metrópole de São Paulo. Orientadora: Maria Encarnação Beltrão Sposito. 2025. 240 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2025.

RODÓ-DE-ZÁRATE, Maria. Developing geographies of intersectionality with Relief Maps: reflections from youth research in Manresa, Catalonia. **Gender, Place & Culture**, Vol. 21, No. 8, p. 925–944, 2014.

RODÓ-DE-ZÁRATE, Maria. **Interseccionalidad. Desigualdades, lugares y emociones**. Editora Bellaterra, 2021.

RODÓ-DE-ZÁRATE, Maria. “**Interseccionalidad y malestares por opresión a través de los Mapas de Relieves de la Experiencia**”. In: SILVA, Nascimento Silva, e Silva, J (Orgs.). *Interseccionalidades, Gênero e Sexualidades na Análise Espacial*. Ponta Grossa: Toda palavra Editora, 2014.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. **Território**, n. 4, p. 39-53, jan./jun. 1998.

SALGUEIRO, Teresa Barata. **Lisboa, Periferia e Centralidades**. Oeiras: Celta, 2001.

SCATALON, Aline Passos. **Habitação popular, planejamento e expansão urbana**: a produção do espaço urbano de Presidente Prudente/SP de 1967 a 1996. 2019. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2019. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-12032020-152052/>. Acesso em: 08 jun. 2025.

SCHIAVO, Ester; GELFUSO, Alejandro; VERA, Paula. O direito à cidade. Um olhar desde a América Latina. **Caderno Metrôpolis**, SP, v.19, n.38, jan/abril 2017, p.299-312

SECCHI, Bernardo. A cidade contemporânea e o seu projeto. Tradução de Andreina Nigrielo. In: REIS, Nestor Goulart (Org.). **Brasil: estudos sobre dispersão urbana**. São Paulo: FAU – USP. 2007.

SENNETT, Richard. **Carne e Pedra: O Corpo e a Cidade na Civilização Ocidental**. Tradução de Marcos Aarão Reis. 6. ed. Rio de Janeiro: BestBolso, 2021.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning A**, v. 38, n. 2, p. 207–226, fev. 2006. DOI: 10.1068/a37268.

SHELLER, M. The new mobilities paradigm for a live sociology. **Current Sociology**, v. 62, n. 6, p. 789-811, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0011392114533211>.

SILVA, Joseli M. **Ausências e silêncios do discurso geográfico brasileiro: uma crítica feminista à geografia eurocêntrica.** In: _____. (Org.). *Geografias subversivas: discursos sobre espaço, gênero e sexualidades*. Ponta Grossa: Todapalavra, 2009a. p. 55-93.

SILVA, Joseli Maria. **Geografias Subversivas: discursos sobre espaço, gênero e sexualidades.** Ponta Grossa: Todapalavra, 2009.

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio José; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista. **Sobre as desobediências epistemológicas e o testamento intelectual de Milton Santos.** In: SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio José; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista (Orgs.). *Geografias feministas e das sexualidades: encontros e diferenças*. Ponta Grossa: Todapalavra, 2016. p. 13-31.

SIMAS, Luiz Antonio. **O corpo encantado das ruas.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019.

SOUZA, Candice Vidal e. Mobilidade e cidade: epistemologia e pesquisa. **Tempo Social**, São Paulo, Brasil, v. 35, n. 1, p. 217–236, 2023. DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.196609. Disponível em: <https://revistas.usp.br/ts/article/view/196609>. Acesso em: 5 fev. 2026.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Segregação socioespacial e centralidade urbana.** In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (org.). *A cidade contemporânea: segregação espacial*. São Paulo: Contexto, 2013. v. 1, p. 61-93.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média.** Presidente Prudente: Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001, v. 1, p. 235-254.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial.** São Paulo: Editora Unesp, 2013

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Fragmentação Socioespacial.** Mercator (Fortaleza). Universidade Federal do Ceará, v. 19, p. -, 2020.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação.** São Paulo: Atlas, 1987.

TURRA NETO, Nécio. Metodologias de pesquisa para o estudo geográfico da sociabilidade juvenil. *Rae'ga*, Curitiba, v. 23, p. 340-375, 2011.

TURRA NETO, Nécio. **Microterritorialidades nas cidades:** uma introdução à temática. *Revista Cidades*. v. 10, n. 17, 2013.

VALENTINE, Gill. Theorizing and researching intersectionality: a challenge for feminist geography. *The Professional Geographer*, v. 59, n. 1, p. 10-21, 2007.

WACQUANT, L. A estigmatização territorial na idade da marginalidade avançada. **Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**, [S. l.], v. 16, 2017. Disponível em: <https://ojs.letras.up.pt/index.php/Sociologia/article/view/2365>. Acesso em: 17 nov. 2025.