



**ENAN
PUR 2023**
Belém 22 a 26 de maio



Mobilidade e vivência de mulheres na cidade de Presidente Prudente/SP: Um estudo de caso por meio de percursos urbanos acompanhados¹

Daiane Regina Lopes Sentoma

FCT – Unesp, Campus de Presidente Prudente/SP

Júlia Russi Zanon

FCT – Unesp, Campus de Presidente Prudente/SP

Sessão Temática 12: Gênero, etnia e diversidade no campo e na cidade

Resumo. *Este trabalho busca compreender a mobilidade da mulher sobre a cidade, e como esta está intrinsecamente ligada à sua experimentação e vivência sobre o urbano. Para tal, serão considerados os conflitos na produção do espaço e particularmente da cidade média em que o estudo foi realizado, Presidente Prudente/SP. Entende-se que a mobilidade sem recorte de preocupações ligadas ao gênero somente contribui para manutenção de uma lógica espacial hegemônica e fragmentária. E, dentro disso, compreende-se ainda a importância de enfatizar a perspectiva de gênero, considerando suas interseccionalidades, pois as diversas formas de dominação e opressão, seja de classe, raça, e tantas outras, interferem de forma particular na vida de cada mulher. Os procedimentos metodológicos são realizados por meio de percursos urbanos, os quais são qualitativos, e neste, diferentes mulheres são acompanhadas em seus trajetos, depreendendo seus comentários e experiências cotidianas. Posteriormente tais percursos são analisados e discutidos com base em um conceito de barreiras de acessibilidade, bem como compreendidos ou não dentro de iniciativas públicas e/ou independentes.*

Palavras-chave. Gênero; Mobilidade; Experiência Urbana; Percursos Urbanos; Presidente Prudente/SP.

Mobility and experience of women in the city of Presidente Prudente/SP: A case study through accompanied urban routes

Abstract. *This work seeks to understand the mobility of women over the city, and how it is intrinsically linked to their experimentation and experience about the urban. To this end, conflicts in the production of space and particularly of the average city in which the study was conducted will be considered, Presidente Prudente - SP. It is understood that the mobility without the need for gender-related concerns only contributes to the maintenance of a hegemonic and fragmentary spatial logic. And, within this, it is also understood the importance of emphasizing the gender perspective, considering its intersectionalities, because the various forms of domination and oppression, whether of class, race, and so many others, interfere in a particular way in the life of each woman. The methodological procedures are performed through urban paths, which are qualitative, and in this, different women are accompanied in their paths, deprecating their comments and daily experiences. Later, these paths are analyzed and discussed based on a*

¹ As pesquisas que resultaram no seguinte artigo contaram com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP.

concept of accessibility barriers, as well as understood or not within public and/or independent initiatives.

Keywords: Gender; Mobility; Urban Experience; Urban Routes; Presidente Prudente/SP.

Movilidad y experiencia de mujeres en la ciudad de Presidente Prudente/SP: Un estudio de caso a través de rutas urbanas acompañadas

Resumen. *Este trabajo busca comprender la movilidad de las mujeres sobre la ciudad, y cómo está intrínsecamente ligada a su experimentación y experiencia sobre lo urbano. Para ello, se considerarán los conflictos en la producción del espacio y particularmente de la ciudad promedio en la que se realizó el estudio, Presidente Prudente - SP. Se entiende que la movilidad sin necesidad de preocupaciones relacionadas con el género sólo contribuye al mantenimiento de una lógica espacial hegemónica y fragmentaria. Y, dentro de esto, también se entiende la importancia de enfatizar la perspectiva de género, considerando sus interseccionalidades, porque las diversas formas de dominación y opresión, ya sea de clase, raza y tantas otras, interfieren de manera particular en la vida de cada mujer. Los procedimientos metodológicos se realizan a través de trayectorias urbanas, que son cualitativas, y en esta, diferentes mujeres son acompañadas en sus trayectorias, despreciando sus comentarios y experiencias cotidianas. Posteriormente, estos caminos son analizados y discutidos a partir de un concepto de barreras de accesibilidad, así como entendidos o no dentro de iniciativas públicas y/o independientes.*

Palabras clave: Género; Movilidad; Experiencia Urbana; Rutas urbanas; Presidente Prudente/SP.

1. Introdução

Este artigo advém do conteúdo teórico, metodológico e empírico, organizado nos projetos de pesquisa das autoras, aprovados pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP. As pesquisas estão vinculadas a um Projeto Temáticoⁱ denominado “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos”, que estuda a diferenciação socioespacial em cidades brasileiras, e o quanto esta vem se aprofundando, apontando para a constituição do processo de fragmentação socioespacial. Ressalta-se que a origem deste processo está vinculada à predominância de lógicas e subjetivações neoliberais que se antepõem à ideia de direito à cidade.

Posto isto, em muitas cidades médias brasileiras, a construção do urbano surge a partir de um berço colonial e de herança patriarcal (CHAVES, 2018). Esse é o caso de Presidente Prudente/SP, cidade localizada no Oeste paulista, em uma região denominada Alta Sorocabana, e que se situa a 558 km da cidade de São Paulo. Presidente Prudente/SP teve seu núcleo urbano consolidado no início do século XX em conjunto com a expansão ferroviária no Estado de São Paulo. Também possuía conexão com a Estrada de Ferro Sorocabana, importante ligação entre a cidade e a capital do Estado.

O primeiro movimento de ocupação desse território, de acordo com Sposito (1995), decorreu devido a bipolaridade de sua fundação. Inicialmente havia dois núcleos urbanos, pertencentes aos Coronéis Francisco de Paula Goulart e José Soares Marcondes. Como ressaltou Whitacker (2018), a lógica espacial de ambos levou à expansão territorial da cidade. É necessário observar, que neste primeiro momento de expansão, onde é formado o quadrilátero centralⁱⁱ da cidade, a ferrovia passou a representar um ponto de limite ou barreira, dividindo o local em duas partes (SPOSITO, 1995).

Deste modo, assumiu-se maior protagonismo o lado que compreendia as terras do Coronel Goulart, lógica que subjugou a então Zona Leste para além da linha férrea, a caracterização do estigma da exclusão social, sobretudo até o início dos anos 2000. De maneira geral, a cidade passa a conviver com um ritmo de expansão das terras a Oeste; a Norte com extensão dos conjuntos habitacionais e auto-construção e a Sul com os condomínios fechados, lógica de oposição que tem sido consolidada, reforçando a descontinuidade espacial no território citadino (WHITACKER, 2018). No mapa abaixo (Figura 1) é possível compreender visualmente os movimentos de expansão territorial referidos:

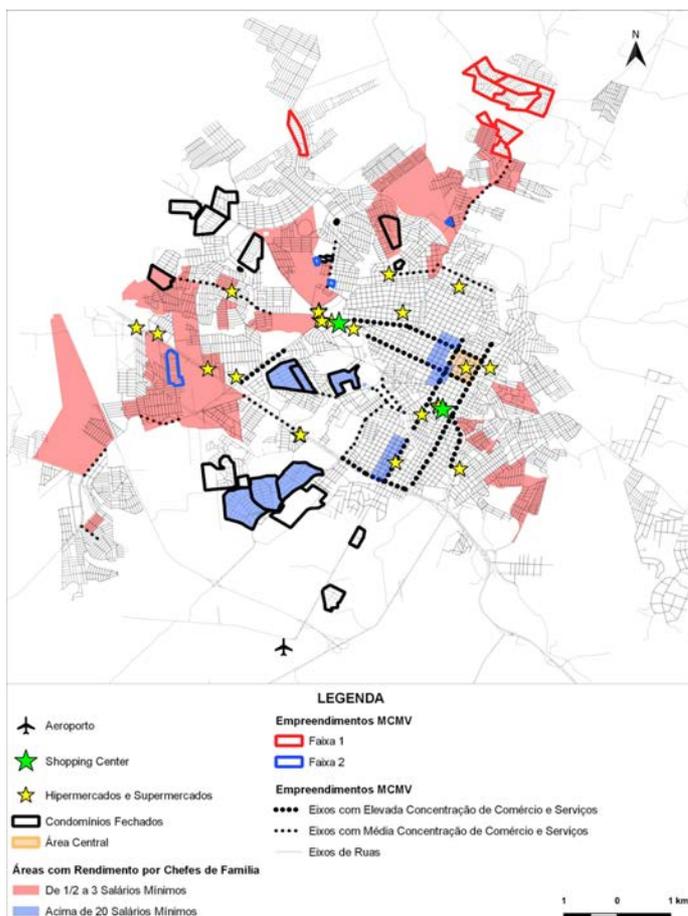


Figura 1. Mapa de exclusão social de Presidente Prudente/SP, com recorte de renda (fonte: Camacho, 2019).

O processo de expansão da malha urbana ao Sul da cidade, até aproximadamente os anos de 1960, fez com que aumentassem as distâncias a serem percorridas a pé, principalmente para os que moram em áreas além da linha férrea, pois, aumentaram as distâncias, a infraestrutura, recursos públicos e comércios, fatores que, unidos à baixa renda e a fragilidade do transporte público, intensificam-se ainda mais (CHAVES, 2018).

Após a descrição dos processos que consolidaram e atualmente transformam a malha urbana de Presidente Prudente/SP, é necessário pontuar que ao longo do processo histórico de reestruturação socioprodutiva e territorial que acompanhou os vários ciclos econômicos brasileiros, permanecem diversos desafios estruturais, principalmente relacionados às disparidades socioespaciais que marcam o território urbano (ROLNIK, KLINK, 2011). O urbanismo segregador é produto das características do mercado imobiliário e fundiário nas cidades, e dos investimentos públicos, que favorecem o mercado concentrado e restrito. As cidades que se encontram no círculo vicioso da concentração de patrimônio e na distribuição de renda distorcida tendem a agravar a situação da exclusão socioespacial, alimentada pela valorização especulativa da terra.

A suposta neutralidade do urbano sustenta uma lógica hegemônica, reproduzindo a subordinação de tantas minorias não englobadas no discurso imposto, negando suas existências perante o espacial. Nas cidades brasileiras, a lógica espacial é pautada sobre uma masculinidade historicamente hegemônica, como colocado por Chaves (2018) sobre a cidade de Presidente Prudente/SP. Espaços projetados por eles e para eles. Desse modo, no contexto dos espaços não neutros e frutos de relações e interesses sociais, é preciso inserir em pauta questões de gênero, classe e raça.

A partir disso, inicia-se a discussão compreendendo que a mulher vive em uma dimensão opressora da vida doméstica, a qual se estende fortemente na esfera pública. Tal fato influi

diretamente em sua experiência urbana, que segundo Mongin (2009), se caracteriza por sua capacidade de produzir “dobras”, entre dentro e fora, entre privado e público. Portanto, mais do que falar das desigualdades de acesso é preciso assumir as desigualdades de gênero ainda como estruturadoras e dinamizadoras das cidades contemporâneas, enfrentando questões de poder e privilégios (PEREIRA, 2018).

Dessa forma, “As limitações postas à sociabilidade desvalorizam a pessoa, sem que o indivíduo, projetado pela cultura dominante, possa manifestar-se” (TORRES RIBEIRO, 2005). A racionalização fragmentadora dos espaços produz crescente incoerência, irracionalidade e exclui pessoas, vivências e experiências, sobretudo das sujeitas aqui protagonizadas. As consequências desses processos afetam diretamente a dinâmica do cotidiano das mulheres e, mais ainda, mulheres pobres, negras e periféricas, que vivem em bairros segregados.

Considerando as questões abordadas o presente estudo se orienta na tentativa de compreender os obstáculos e interrupções que as mulheres, moradoras de Presidente Prudente/SP, enfrentam ao se locomover em partes distintas da cidade, para a realização de seus trabalhos, utilizando-se de diferentes tipos de modais de transporte, públicos ou privados.

Deste modo, o estudo se orienta primeiramente por uma fundamentação teórica, a partir das autoras e autores explicitados no quadro teórico. Depois, segue para uma apresentação e demonstração dos resultados do procedimento metodológico utilizado para apreender dados qualitativos, referentes às experiências das colaboradoras da pesquisa em seus deslocamentos entre suas casas e locais de trabalho. Por fim, conclui-se com uma discussão sobre as barreiras ligadas à mobilidade que as colaboradoras enfrentam em seus trajetos.

2. Gênero, mobilidade e planejamento urbano

A Constituição Federal de 1988 assegura através do Art. 5º o direito de ir e vir, garantindo a liberdade de locomoção a todas as cidadãs e cidadãos no território brasileiro. Dessa forma, ao considerar a mobilidade urbana como direito e não apenas como serviço realizado pelo Estado, é necessário compreender que o planejamento de políticas públicas voltadas à mobilidade quase nunca vem atrelado ao recorte de gênero, assegurando às mulheres acessibilidade aos espaços públicos (SANTORO, 2008). Essa discussão é extremamente pertinente ao realizar estudos sobre mulheres que se encontram ativamente no meio urbano, a fim de assimilar suas dificuldades em se inserir na vida pública e conseqüentemente em se apropriar dos espaços da cidade.

Deste modo, foi necessário compreender os enfrentamentos das colaboradoras ao se deslocarem para os seus locais de trabalho. Entende-se que trabalhar fora de casa implica na realização de movimentos por diversos territórios. Entretanto, como a estrutura da sociedade não foi modificada para combater o sexismo, apenas a garantia de trabalhos remunerados não foi capaz de desprender a mulher da desigualdade de gênero com profundas raízes histórico-culturais (HOOKS, 2019) e (BEAUVOIR, 2016).

À vista disso, é importante considerar a seguinte afirmação de Perrot (2007, p.136): “a cidade é o risco, a aventura, mas também a ampliação do destino, a salvação”. Essa experiência de vivenciar a cidade, porém, é sentida de formas diferentes por mulheres. Sendo o fator socioeconômico um dos mais importantes nesse processo, pois possibilita uma maior gama de estratégias que facilitam a mobilidade (JIRÓN E GÓMEZ, 2018).

Caminhar, enquanto mulher, nesse espaço regido pelas lógicas hegemônicas orientadas pela masculinidade, significa enfrentar muitos medos: da cidade, do espaço público, medo de infringir as regras, de apropriar-se do espaço, de ultrapassar barreiras (SANTOS, T. B.; FORNECK, V.; SEBALHOS, C. F., 2019). E caminhar enquanto mulher, moradora de uma periferiaⁱⁱⁱ, enquanto fragmento afetado pela segregação socioespacial, traz barreiras e vulnerabilidades ainda maiores no que tange às suas experiências subjetivas, subjetividade essa que, quando coletiva, constitui os espaços.

Nesses espaços, ainda é possível observar a oposição entre o público e o privado e as condições que caracterizam suas intersecções, que colocam homens e mulheres em posições diferentes na sociedade, pois esta se estrutura a partir de questões de gênero. Estas estabelecem tradicionalmente um lugar de destaque aos homens na esfera econômica, local da vida pública (PATEMAN, 1996, BIROLI, 2018). E para a mulher ocupar espaços públicos, “impõem-se filtros que estão vinculados às responsabilidades a elas atribuídas na esfera privada e à construção de sentidos do feminino que ainda guardam relação com a noção de domesticidade” (BIROLI, 2018, p. 11).

Além disso, ainda é sobre a mulher que recai o peso do sobre-trabalho, entendido por Santoro (2008, p. 7), como o cuidado da casa e da família, que “acaba por eliminar outras formas de lazer e sociabilidade, por falta de tempo e de disposição”. Essa imposição de diversas tarefas do âmbito privado às mulheres faz com que elas executem mais trajetos do que os homens em seu dia a dia.

É importante ressaltar que o sobre-trabalho da mulher, ao assumir os cuidados da vida privada, é sem remuneração. Essa responsabilização desigual é vista não só em relação às atividades cotidianas, mas também com outras atividades relacionadas à educação e proteção, que deveriam ser de responsabilidade do poder público. (BIROLI, 2018).

Assim sendo, as expectativas que recaem sobre as mulheres são diferentes das dos homens, pois presume-se como natural a sua responsabilidade em relação ao gerenciamento familiar ou em afazeres domésticos. Esse fato é ressaltado por Jirón e Gómez (2018), os quais explicitam que a mulher, por mais que faça parte do movimento da cidade, carrega consigo o peso de ainda ser a maior responsável pelos cuidados da vida privada. Logo, depende da criação de estratégias, como a ajuda de familiares e contratação de serviços, para poder se desprender do meio privado, para que este não se torne uma barreira para sua atuação no mundo do trabalho.

Portanto, percebe-se que a opressão de gênero é um fator determinante para a vida de sujeitas que experienciam a cidade. Porém, as opressões de classe, raça e tantas outras relacionam-se, interferindo de forma específica na vida de cada mulher. Nesse sentido, hooks^{iv} (2019), pontua que a luta contra essas opressões não deve se limitar apenas para garantir direitos iguais em relação aos homens, mas sim, a transformação deve partir do entendimento de que é necessário combater todo tipo de dominação, pois as relações de poder estão presentes em todos os lugares.

3. Um panorama sobre a mobilidade urbana de Presidente Prudente/SP

Para iniciar a discussão sobre a mobilidade urbana em Presidente Prudente/SP é preciso fazer algumas considerações relativas ao Plano Diretor vigente desde 2018. Compreende-se que nas descrições feitas em relação a mobilidade no plano, há uma grande ênfase sobre o transporte público. Mediante o Art. 6, vê-se que um dos princípios da lei é a “universalização da mobilidade e acessibilidade e a priorização dos modos não motorizados, ampliando e melhorando o transporte coletivo público” (PLANO DIRETOR DE PRESIDENTE PRUDENTE, 2018). Essa ênfase também se apresenta no primeiro tópico do Art. 52, que diz respeito a política do sistema viário, do trânsito e da mobilidade urbana:

Art. 52. A política do sistema viário, do trânsito e da mobilidade urbana deverá contemplar, no mínimo, diretrizes, projetos e programas sobre:

I - priorização ao transporte coletivo e aos modais não motorizados; (PLANO DIRETOR DE PRESIDENTE PRUDENTE, 2018)

Já na Seção XI, que comenta especificamente sobre a política de transportes públicos, o Art. 48 apresenta os seguintes objetivos que valem ser expostos:

Art. 48. Os objetivos básicos referentes à política de transportes públicos, além das disposições do Plano Diretor de Mobilidade Urbana Municipal, deverão atender:

I - **gerenciamento dos serviços de transporte público, coletivo e individual, de modo a garantir a prioridade absoluta ao transporte coletivo de passageiros**, assegurando padrões de qualidade e segurança dignos, com custos condizentes com o poder aquisitivo da população;

II - **fiscalizar e normatizar a prestação de serviços de transporte público, coletivo e individual de passageiros**, garantindo o cumprimento das legislações municipal, estadual e federal, em especial isenções tarifárias e acessibilidade de pessoas portadoras de necessidades especiais;

III - **promover a integração e participação da comunidade e dos usuários** na gestão, planejamento e fiscalização dos órgãos e empresas, operadoras do sistema de transporte público coletivo e individual de passageiros; (PLANO DIRETOR DE PRESIDENTE PRUDENTE, 2018).
Grifo das autoras.

Entende-se que no Plano Diretor faltam direcionamentos sobre como executar todos os objetivos descritos acima. Porém, é possível compreender que o poder público afirma seu papel na prestação de qualquer serviço que promova a mobilidade urbana, tendo o direito de intervir, para fins de fiscalização e normatização desses serviços. Também pretende incluir a população nesse processo, a fim de que ela participe das decisões tomadas sobre o sistema de transporte público coletivo e individual de passageiros.

Adentrando em outro aspecto importante para o planejamento urbano em Presidente Prudente/SP é preciso fazer algumas considerações relativas ao Plano de Mobilidade Urbana. O documento foi realizado devido a promulgação da Lei Federal nº 12.587, a qual foi sancionada pelo Governo Federal em 2012 e instituiu as Diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essa lei estabeleceu que municípios com mais de 20 mil habitantes deveriam realizar e iniciar ações para efetivar um Plano de Mobilidade Urbana, com o prazo máximo de três anos a partir da entrada em vigor da lei em questão.

Desse modo, o plano de Presidente Prudente foi aprovado no ano de 2014, e pela primeira vez na história da cidade, sua elaboração foi pensada em conjunto ao Plano Diretor vigente na época. Pontua-se que não houve atualização do Plano de Mobilidade (PLANMOB) com a mudança de Plano Diretor no ano de 2018, mas, ainda se viu a necessidade de comentar sobre suas propostas e seus desdobramentos. Sendo assim, no Relatório Técnico do PLANMOB, está descrito como principal objetivo:

Proporcionar o acesso a toda a população às oportunidades que a cidade oferece com a oferta de condições adequadas no exercício da mobilidade da população e as logísticas de circulação de bens e serviços devendo os seus produtos refletidos a preocupação com:

- 1- Ampliação da mobilidade da população, principalmente de baixa renda;
- 2- Ofertas de condições adequadas para prestação de serviços e a circulação das mercadorias que abastecem o comércio, dos insumos que alimentam as indústrias, dos produtos por elas gerados e das cargas em geral que circulam nas cidades, de forma a contribuir para eficiência dos processos econômicos.
- 3- Melhorar a qualidade de vida e sustentabilidade das cidades. (PLANMOB DE PRESIDENTE PRUDENTE, 2014)

No Relatório Técnico, coordenado por Marchioro (2014), também são apresentados os seguintes projetos: Rede Cicloviária, Projeto Calçada Legal, Projeto de Tratamento de Pontos Críticos e Projeto de Reestruturação do Transporte Coletivo.

No projeto de Rede Cicloviária foram desenvolvidos percursos que ligam pontos de interesse e regiões periféricas às centrais da cidade, com pontos de interlocução com o transporte coletivo (MARCHIORO, 2014). Como resultado do projeto, a partir de 2018, Presidente Prudente/SP passou a contar com três grandes corredores para bicicletas, de acordo com a Secretaria de Cultura (2018):

[...]ciclovias do Jardim Monte Alto até o Conjunto Habitacional Ana Jacinta (Av. Manoel Goulart e Comendador Alberto Bonfiglioli), com 6,7 km de extensão. Ela se conecta com a ciclovia do Ana Jacinta até a represa da Cica, que tem mais 3 km de extensão; ciclovia do Lar dos Meninos até Jardim Panorâmico, na zona norte, com 3,5 km de extensão; e ciclovia do Parque Jabaquara até Jardim Morada do Sol, com mais 3 km de extensão.

Porém, atualmente a Secretaria de Mobilidade (Semob) vem realizando modificações nas ciclofaixas, pois algumas não se encontram em acordo com as normas do Conselho Nacional de

Trânsito (CONTRAN) por estarem localizadas em locais que não garantem a segurança dos ciclistas (TV Fronteira e G1, 2022).

Já o Projeto Calçada Legal tem propostas para realizar a implantação de faixas técnicas e adequação para passeios acessíveis, de modo a valorizar o pedestre e também integrar os modais de transporte. Isso deveria ser realizado através de um diagnóstico das calçadas prudentinas (MARCHIORO, 2014). A partir disso, verificou-se que em 2019, foi lançada uma cartilha para execução de calçadas acessíveis. Esta, compreende regras de construção, reforma e conservação das calçadas, visando um passeio seguro e com acessibilidade (SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE, 2019).

Em relação ao Projeto de Tratamento do Pontos Críticos: a partir da constatação de “saturação da situação da mobilidade de pessoas, mercadorias e diferentes modais, oriunda principalmente pelo aumento da frota veicular em circulação e pela dinâmica dos sistemas adotados nas vias” (MARCHIORO, 2017, p. 63), foram localizadas zonas de interesse da cidade e realizada a proposta de um projeto para os pontos críticos em cada nos seis setores estabelecidos da cidade.

Por fim, sobre o Projeto de Reestruturação do Transporte Coletivo, não há informações referentes a ele no relatório técnico. Porém, desde o ano de 2021, o poder público vem passando por dificuldades em garantir uma prestação de transporte público adequado, devido a problemas jurídicos com a antiga empresa concessionária que realizava o serviço, a Prudente Urbano (G1, 2021). Até então, a Prefeitura está subsidiando o transporte, como medida emergencial (MATIVE, 2022).

Outro ponto necessário a ser comentado sobre o transporte público coletivo, após as diretrizes lançadas pelo PLANMOB é em relação aos terminais urbanos localizados em pontos fora da área central da cidade. Ao longo do ano de 2016, foram entregues pela Prefeitura, quatro terminais nas Zonas Norte, Sul, Leste e Oeste de Presidente Prudente/SP. Entretanto, verificou-se que apenas o terminal da Zona Leste se encontra em operação, mas em péssimas condições. Os outros três seguem inoperantes (DUARTE e MORELLO, 2018).

Depois de realizar a contextualização sobre o Plano Diretor e o PLANMOB de Presidente Prudente/SP, observou-se que não há a inclusão de pautas de gênero no âmbito do planejamento urbano da cidade. Todavia, nota-se que há movimentos de resistência das próprias mulheres que vivenciam a cidade de Presidente Prudente/SP, nos últimos anos. Isso ocorre através de coletivos e frentes feministas, que executam rodas de conversa, eventos culturais, debates, manifestações, entre tantas outras ações sociais a favor das pautas de gênero.

Um exemplo dessas ocorrências é o Projeto Caminhantes Mulheres Prudentes, cujo objetivo foi a realização de trabalhos de arte urbana, a partir da coleta de experiências de diferentes mulheres em relação a sua mobilidade (TONI, 2021). Em seguida (Figura 2), encontra-se o resultado de uma das intervenções realizadas pelo projeto localizada em um ponto de ônibus.



Figura 2. Resultado de intervenção realizada pelo Projeto Caminhantes Mulheres Prudentes (fonte: Gasalucinação, 2021)

4. Percursos Urbanos Acompanhados

Para entender os deslocamentos dinâmicos das mulheres pela cidade, utilizou-se como procedimento metodológico os percursos urbanos acompanhados. Essa metodologia foi desenvolvida no Projeto Temático: “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos (FragUrb)”, como citado anteriormente.

A metodologia em questão se apresenta em três formas de utilização, a partir dos “percursos acompanhados casa-trabalho-casa” (CTC), “percursos espaços públicos” e os “percursos registrados ou diários registrados”. Sendo que os primeiros percursos citados são realizados a partir de um acompanhamento direto com as(os) colaboradoras(es), e, a terceira forma de percurso, é feita através de um registro em diário.

Essa metodologia escolhida — CTC — é fundamental para a compreensão dos trajetos realizados pelas mulheres, de forma a proporcionar a observação do ritmo do movimento das mesmas, bem como suas escolhas de caminhos, transportes, impressões, comentários, entre outros. O intuito é de compreender não somente o distanciamento físico, mas sim, as dinâmicas que acontecem entre os pontos de origem e destino e como a separação socioespacial altera os modos em que os corpos experienciam os espaços da cidade (JESUS, CATELAN e CALIXTO, 2021).

O trajeto é realizado através de um roteiro elaborado pela Frente Metodológica do projeto temático. Como parte do processo, também são realizadas breves entrevistas previamente ao percurso. Além disso, depois de obter o consentimento das colaboradoras, é possível realizar gravações de voz e fotografias de pontos específicos e marcantes que foram observados durante o percurso.

Deste modo, para este trabalho, foram realizados percursos acompanhados com as colaboradoras, onde em alguns casos, quando a colaboradora utilizava transporte coletivo ou próprio, foi feito o percurso de ida e de volta, já quando utilizado o transporte por aplicativo, registramos o percurso só de ida, por questões logísticas.

Para selecionar as colaboradoras, pensou-se em perfis que se encaixassem entre a faixa etária de 18-60 anos de mulheres que trabalhassem fora de casa. O tipo de transporte que elas utilizavam para locomoção não era um fator determinante, pois de qualquer forma entrariam em nossa análise. Abaixo está localizado o quadro (Quadro 2) dos perfis que foram escolhidos.

Quadro 2. Quadro de colaboradoras (fonte: elaborado pelas autoras)

Nome Fictício da colaboradora ^v	Bairro	Idade	Ocupação
1 - Cíntia	Vila Marcondes	23 anos	Estuda e trabalha
2 - Rita	Jd. Itapura II	23 anos	Trabalha
3 - Ana Carolina	Vila Furquim	21 anos	Estuda
4 - Beatriz	Jardim Sumaré	39 anos	Trabalho filantrópico, ajuda o marido na área da construção civil e dona de casa

Com base no encontro das colaboradoras, foram marcados os percursos acompanhados com cada uma delas. Usou-se como base uma ficha-roteiro elaborada pelo Projeto Temático, de forma a condensar as informações para facilitar o desenvolvimento das cartografias. As informações dessas fichas estão sintetizadas nos parágrafos a seguir. Usamos ainda durante trajetos acompanhados uma fundamentação teórica vinda dos estudos de Jirón e Mansilla (2013), bem como a reclassificação de Erandi Olmedo (2022), onde foram elencadas e descritas as principais barreiras de mobilidade encontradas durante os percursos acompanhados das mulheres que colaboraram com este trabalho.

Durante o Percurso Urbano acompanhado de Cíntia, foi realizado um trajeto de 10 minutos até o ponto de ônibus, que ficava a duas quadras de sua casa. O percurso de ônibus durou cerca de 40 minutos. Do ponto de ônibus da descida até o trabalho houve outra caminhada de cerca de 10 minutos, porém eram subidas íngremes, tornando o trajeto cansativo. Na volta deste percurso, as pesquisadoras junto a colaboradora deram uma volta por um parque de forma a evitar adentrar o mesmo, o que seria mais rápido, porém está mal iluminado, tornando-se uma rota insegura.

A colaboradora também comentou que o horário do seu trabalho foi modificado devido às ofertas de ônibus que existem. Foi pontuado que o ônibus que passa mais cedo, chega muito antes do seu horário oficial e o que ela pega chega “atrasado”. Quando está em período de aulas, ela precisa optar por chegar muito adiantada ou muito atrasada na Faculdade. Cíntia pontuou ainda que sempre fica atenta aos aplicativos deste modal, pois tem medo de perder o ônibus e precisar descer no centro da cidade ao escurecer, demonstrando clara insegurança quanto a isso. Comentou ainda que acha muito demorado seu percurso, se tratando de uma cidade que não é “tão grande”. No final do trajeto, disse que gosta quando o ônibus não atrasa pois “pega o mercadinho perto de sua casa ainda aberto”, quando chega após as 18h30 ele está fechado e ela volta mais rápido para a sua casa por conta do medo da rua escura. A rota e observações sobre o percurso de Cíntia podem ser observados na Figura 3:

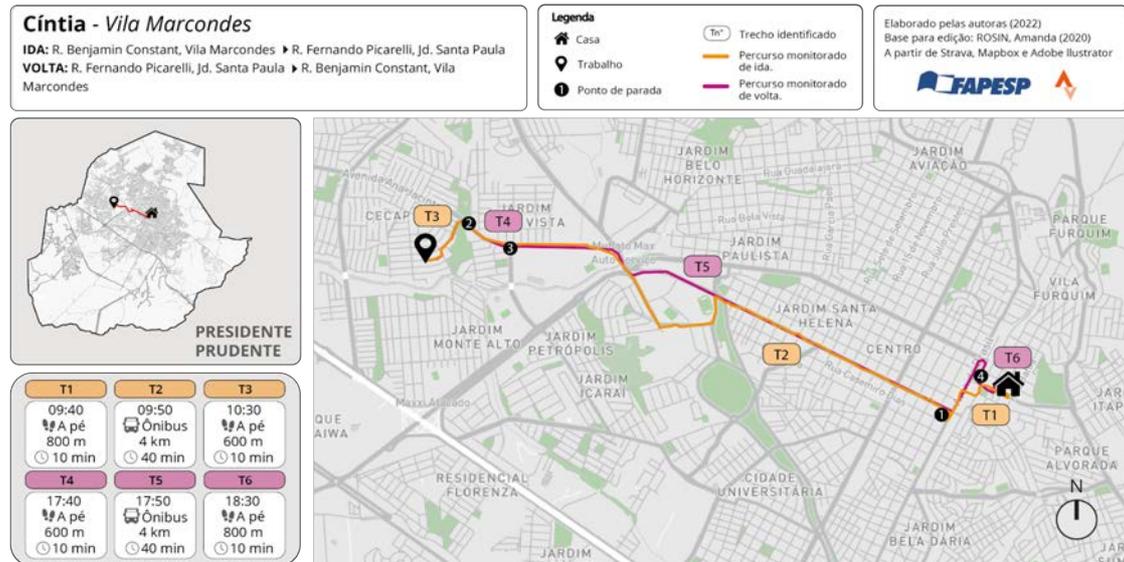


Figura 3. Cartografia do percurso da Cíntia - Colaboradora 1 (fonte: as autoras, 2022)

Já o percurso de Rita se iniciou a caminho do ponto de ônibus, que ficava na rua de baixo de sua casa. O percurso de ônibus durou cerca de 50 minutos. Do ponto de ônibus da descida até o trabalho houve outra caminhada de 10 minutos, também de subidas íngremes, sendo um percurso cansativo. A colaboradora comentou demorar muito de ônibus e relembrou da época em que usava o transporte para estudar, chegando muito antes do horário ou muito atrasada.

Na volta deste trajeto, a colaboradora conseguiu uma carona de carro. Ela disse que isso acontece às vezes; seu pai sai de seu trabalho, busca ela e posteriormente busca sua mãe, que trabalha no centro. Alguns dias ele busca a mãe e a colaboradora por último, porém no dia do percurso ele comentou estar testando o fluxo bairro>centro, apostando em ser mais rápido. Rita comentou gostar de quando o pai a busca, assim ela vai mais tranquila, confortável e chega mais cedo em sua casa. Comentou também que teve dias que perdeu o ônibus e teve que descer no Centro ou no Terminal para tentar pegar outro, se sentindo com medo na parte da noite. Mais detalhes deste trajeto podem ser visualizados na Figura 4.

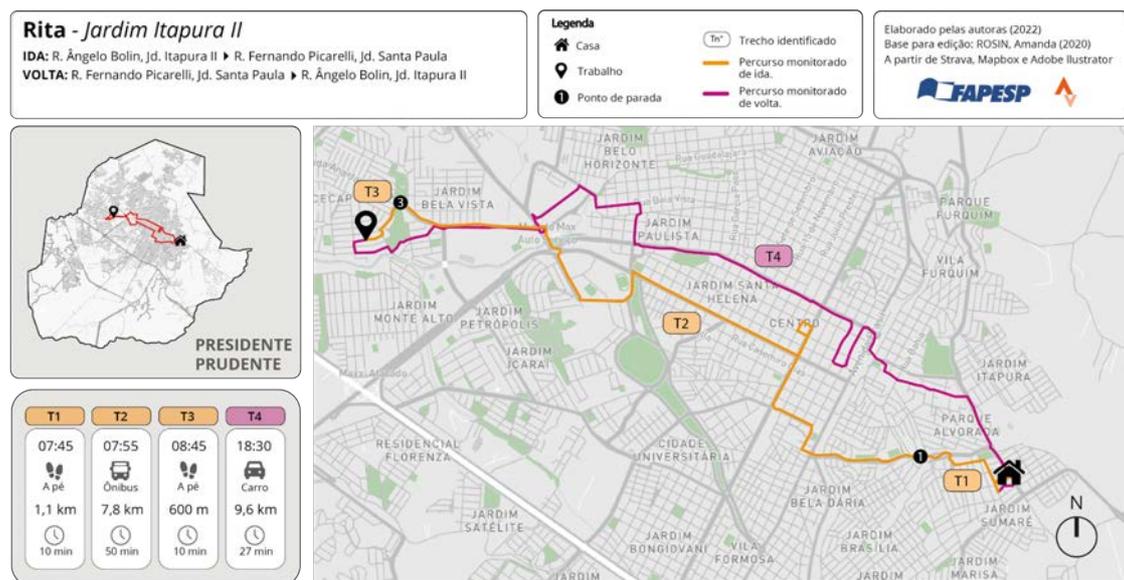


Figura 4. Cartografia do percurso da Rita - Colaboradora 2 (fonte: as autoras, 2022)

O percurso da Ana Carolina foi realizado durante o trajeto de volta do seu trabalho, utilizando um aplicativo de transporte (99). A colaboradora fez o chamado com 10 minutos de antecedência. De acordo com ela, é imprevisível o tempo de espera por motoristas que aceitem o seu pedido,

chegando até mesmo a esperar meia hora por um carro. O fluxo de carros na cidade estava menos agitado que o normal, portanto, a colaboradora reforçou que foi rápida a volta para a casa. Tanto no ponto de parada para buscar a colaboradora, quanto para deixá-la em seu destino, houve fácil acesso ao motorista. Após finalizada a corrida, a colaboradora pontuou que se sentiu segura durante a viagem, e que só costuma sentir desconfortos durante os trajetos quando há problemas relacionados à condução do veículo pelo motorista que aceita as suas corridas. Apontou também que o trajeto realizado foi diferente do habitual, percorrido por dentro de bairros que ela não costuma passar, como pode ser visto na Figura 5.

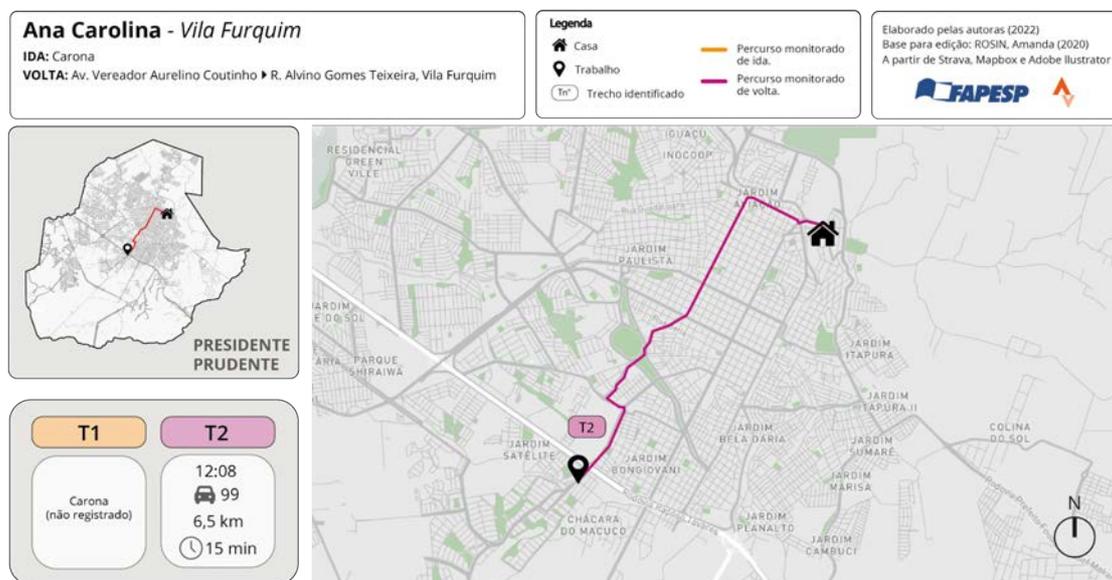


Figura 5. Cartografia do percurso da Ana Carolina - Colaboradora 3 (fonte: as autoras, 2022)

Por fim, Beatriz foi acompanhada também utilizando o mesmo aplicativo de transporte. Porém na ida e na volta. De acordo com ela, o horário não era o melhor, e que a partir das 9h o preço das corridas ficava mais em conta. O tempo de espera foi rápido, apenas 2 minutos para encontrar um motorista disponível. Isso foi observado pela colaboradora como algo excepcional. Geralmente ela espera mais de 10 minutos para que sua corrida seja aceita, se for no período da noite, a situação é ainda pior. Já houveram vezes que ela não conseguiu ser atendida. Ao esperar pelo motorista, Ana Carolina pontuou que há muitos assaltos no bairro, por isso, muitos motoristas optam por não fazer corridas no bairro Jardim Sumaré. No trajeto, notou-se que o trânsito estava moderado, facilitando a locomoção pela cidade.

O motorista que atendeu ao chamado de Beatriz, tanto no ponto de embarque, quanto no desembarque, conseguiu realizar a parada sem maiores problemas. No trajeto de volta, o percurso seguiu da mesma forma que o de ida, houveram poucas alterações. A colaboradora seguiu bastante distraída, respondendo mensagens em seu *smartphone*, a respeito de seu trabalho. Tanto no ponto de embarque, quanto no desembarque, o motorista conseguiu realizar a parada sem maiores problemas. O trabalho da colaboradora demanda que ela esteja em vários locais no mesmo dia, portanto, houve a volta para casa, mas ela teria que sair novamente, só que em locais mais próximos de onde ela mora, sendo possível realizar esses trajetos a pé. De acordo com ela, teria que realizar a limpeza no trabalho — um canil — cuidar de seus filhos e outras pessoas que são dependentes dela e ainda tratar de assuntos relacionados a um projeto paralelo. Detalhes do percurso de Beatriz estão postos na Figura 6.

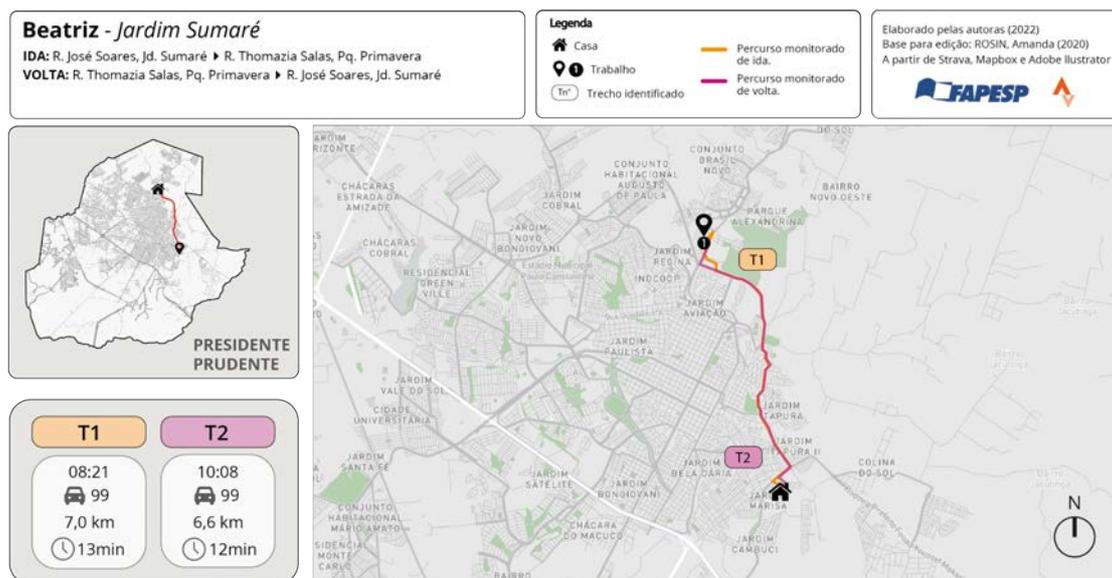


Figura 6. Cartografia do percurso da Beatriz - Colaboradora 4 (fonte: as autoras, 2022)

Após a realização dos percursos acompanhados e assimilando as dificuldades das mulheres em se inserirem nos espaços da cidade, tendo em vista o que já foi debatido sobre a dualidade entre o espaço público e privado, entende-se que cada corpo vivencia isso de forma distinta. Isso se decorre devido aos privilégios e restrições que cada pessoa está sujeita.

Como ressalta hooks (2019), o gênero não é o único fator que determina o destino de uma mulher, pois, há de se considerar também as opressões de raça e classe. Portanto, há uma diferenciação entre os gêneros, e entre mulheres de raça e classe distintas, em relação à apropriação e ocupação dos espaços da cidade. Isso também vale para o modo como cada um experiencia a mobilidade urbana e os meios pelos quais ela se dá.

Assim, entende-se que a mobilidade e a acessibilidade são questões significativas em relação à desigualdade e exclusão social nas cidades brasileiras. Posto isso, adentraremos no conceito das "barreiras de acessibilidade", apresentados primeiramente por Jirón e Mansilla (2013), em um estudo feito na periferia urbana da cidade de Santiago, no Chile. Os autores abordam a existência de diferentes tipos de obstáculos, como concepções físicas, econômicas e sociais que impossibilitam os sujeitos ascenderem às oportunidades existentes, tornando-os excluídos socialmente. Logo, e, por mais que os sistemas de transportes se demonstrem muitas vezes ineficientes, não são necessariamente a principal barreira de acessibilidade.

Como dito anteriormente, Olmedo (2022) realizou seus estudos utilizando como base o conceito de barreiras de acessibilidades postos por Jirón e Mansilla (2013), mas os adaptou após realizar percursos urbanos com colaboradoras na Cidade do México e perceber que algumas classificações se fundem de forma a corroborar melhor com a metodologia de percursos urbanos acompanhados. Dito isso, é possível visualizar abaixo (Figura 7) a síntese desses estudos, sua tabela de classificação dos tipos de barreira.

TIPO DE BARRERA	DESCRIPCIÓN
1) <i>Físico-espaciales.</i>	Se refiere a limitaciones por localización de actividades, personas y lugares y, las características y condiciones físicas de los espacios. Las largas distancias es el ejemplo más característico de este tipo de barreras, sin embargo, las condiciones de los espacios como el estado de las vías, las banquetas, la iluminación o la inexistencia de rampas pueden ser consideradas en esta clasificación.
2) <i>Temporales</i>	Limitaciones por duración de los viajes y/o condiciones ambientales como el día y la noche, las estaciones del año, la lluvia y la nieve. Un ejemplo es pasar varias horas en trayectos, pero las condiciones ambientales también inciden sobre las decisiones de los viajes sobre todo cuando se cruzan con otras condiciones, como la del género: ser mujer y realizar un trayecto peatonal de noche puede representar mayor riesgo.
3) <i>Económicas</i>	Se refiere a las limitaciones por costos económicos que representan los viajes. Por ejemplo, pagar transporte, peajes, gasolina, estacionamientos, seguros, tenencia y mantenimiento de vehículos privados.
4) <i>de Transporte</i>	Limitaciones por deficiencias en el servicio de transporte público (formal o informal) en relación con infraestructura, acceso seguridad y eficiencia. En varias ciudades latinoamericanas, el transporte público no es un elemento confiable para el acceso a la ciudad. Las deficiencias pueden ir desde la falta de acceso a ellos, hasta la inseguridad de su uso, entre otros factores.
5) <i>de Seguridad</i>	Se refiere a las limitaciones para la protección del bienestar físico de las personas, es decir, aquellas que presentan un riesgo real o potencial al realizar un viaje. Estos pueden ser, desde riesgos por fenómenos naturales como las inundaciones; la presencia de delincuencia en diferentes espacio públicos y privados; hasta los riesgos específicos por tipo de transporte.
6) <i>Organizacionales</i>	Limitaciones por múltiples actividades personales para organizar la vida diaria. Por ejemplo, una persona con responsabilidades domésticas y laborales, con actividades como: ir de compras,

Figura 7. Classificação das barreiras de acessibilidade (fonte: Olmedo, 2022)

TIPO DE BARRERA	DESCRIPCIÓN
	recoger a los niños, ir o llevar a alguien al médico, ir al banco, o tener dobles turnos laborales.
7) <i>de Habilidad</i>	Se refiere a las limitantes relacionadas con la diversas capacidades que tienen las personas para desplazarse en formas específicas; estas pueden ser: saber andar en bici o saber conducir un auto, la capacidad de reparar un neumático o saber tomar los cambios de modalidad del transporte y conocer los derroteros que lleven a diferentes destinos.
8) <i>Institucionales</i>	Limitaciones por condiciones de acceso a servicios de instituciones públicas o privadas. Estos pueden llegar a ser requerimientos presenciales a estas instituciones en horarios limitados hasta la disponibilidad de servicios por internet.
9) <i>Corpo-sensoriales o kinésicas</i>	Se refiere a las limitaciones del movimiento libre del cuerpo causado por elementos externos y/o por efectos sensoriales. Estas barreras pueden ser desde el uso de bastones, muletas, cargar bultos, llevar una carriola, cargar bebés o niños, llevar a alguien de la mano, hasta efectos sensoriales como en situaciones de hacinamiento, la sensación de claustrofobia o mareos en el transporte público, así como las limitaciones por malos olores o ruidos muy fuertes.
10) <i>Emocionales</i>	Se refiere a las limitaciones causadas por emociones negativas. Estas barreras generalmente se refieren al miedo por inseguridad, violencia y acoso. Las mujeres están expuestas a estas violencias en todos los espacios. Pero otras emociones también pueden limitar la accesibilidad en la movilidad, por ejemplo, el enojo o la frustración de pasar mucho tiempo en embotellamientos viales o en transporte público deficiente.
11) <i>Tecnológicas</i>	Limitaciones de posibilidades o capacidades de utilizar tecnología para ampliar, facilitar o sustituir viajes. El uso de internet y de teléfonos móviles inteligentes facilitan la información para realizar viajes, por ejemplo desde el requerimiento presencial en algún lugar o institución pública o privada hasta la localización de congestiones viales para tomar rutas alternativas.

Figura 8. Classificação das barreiras de acessibilidade (fonte: Olmedo, 2022)

4.1 Barreiras físico-espaciais

Como afirma Santoro (2008), a desigualdade entre os gêneros que ocorre no espaço urbano, passa a se expressar também na esfera territorial, a qual é considerada a expressão física da vida pública. Desse modo, afirma-se que as mulheres são extremamente afetadas por desigualdades socioterritoriais.

Por isso, é necessário pontuar o fato de serem as mulheres as que mais se locomovem para resolver questões da vida doméstica e privativa (BIROLI, 2018), caracterizando suas rotinas e trajetos dinâmicos. Portanto, é possível dizer que são elas que estão mais expostas ao sofrimento com as longas distâncias percorridas, atrasos e precarização do transporte público, e até mesmo com desvios de seu trajeto inicial, para se manter em segurança, ou para serem capazes de cumprir algum dever estabelecido pelo âmbito privado. Dessa forma, uma mulher que se encontra em um ponto não favorecido pela malha urbana, passa a ter uma barreira mais espessa de acessibilidade do que mulheres que vivem em locais favorecidos, como áreas centrais, ou próximas a locais de interesse.

Neste sentido, depreendemos que Cíntia, Rita e Beatriz apresentaram barreiras classificadas como físico-espaciais uma vez que ambas vivem na zona leste da cidade de Presidente Prudente, enfrentando obstáculos tanto quanto à estigmatização dessa área quanto à fragmentação socioespacial devido a estrutura e crescimento da malha urbana em questão.

Pontua-se que Cíntia e Rita mostraram preocupações quanto ao horário que chegariam em suas casas após o trabalho, uma vez que, ao anoitecer, encontrariam um bairro mal iluminado, com comércios fechados. Já no caso de Beatriz, a colaboradora expôs receio em não ser atendida por motoristas de aplicativos de transporte privado, pois de acordo com ela, existem muitos assaltos em seu bairro, fazendo com que os motoristas optem por não adentrar no local.

4.2 Barreiras econômicas

Como já explicitado, a mulher está conseguindo ocupar cargos de trabalho antes nunca alcançados. Porém, para muitas, o trabalho conquistado não é sinônimo de libertação, mas sim de exploração econômica e psicológica (HOOKS, 2019). Dessa forma, além de existir o antagonismo de interesses entre os gêneros, como ressalta Biroli (2018), é necessário incluir na discussão a diferenciação entre mulheres que ocupam posições de empresárias e proprietárias dos bens de produção, das que são assalariadas, ou dependentes de renda de pessoas que também recebem salário.

Desse modo, é possível realizar um paralelo sobre o que hooks (2019) evidencia em relação ao trabalho feminino, e como reformas liberais não vem contribuindo para melhores condições trabalhistas, mas sim, “reforçam o capitalismo e seus valores materialistas, sem na realidade emancipar a mulher em termos econômicos” (HOOKS, 2019, p. 53).

Muitas vezes o atrativo para pessoas optarem pelo uso de transportes por aplicativo, por exemplo, vem do fato da garantia maior liberdade nos quesitos tempo e independência do transporte público, que diversas vezes não abrange da melhor forma os horários e localidades destas mulheres. Em contrapartida essa opção apresenta um custo mensal mais elevado, o que interfere com maior peso na vida de mulheres periféricas e com menores condições financeiras. Esse fato pôde ser apreendido ao realizar os percursos com Ana Carolina e Beatriz.

Por outro lado, Cíntia em seu percurso trouxe a problemática que muitas vezes precisa optar por chegar cerca de 50 minutos antes de seu horário, ou pelo atraso de 30 minutos, pois é o que o transporte público oferece a ela de opções em seus horários e localidades. Desta forma, ela escolhe por chegar mais cedo em seu compromisso, só optando pela segunda opção quando tem maior disponibilidade financeira naquele mês. Rita por vezes consegue aproveitar uma carona na volta de seu trabalho, evitando que espere cerca de 30 minutos ao escurecer para pegar o ônibus, somado a mais 1 hora de trajeto, bem como economizar o valor da passagem.

4.3 Barreiras de transporte

Mulheres e homens têm diferentes maneiras de se relacionar com a cidade, apropriar-se dela e se deslocar por ela. Estas diferenças estão em grande parte relacionadas com os papéis tradicionais de gênero, que reforçam o feminino sobre o privado e o masculino ao público, como anteriormente citado (STEER *et al*, 2020).

É sabido, da mesma forma, que o planejamento das cidades, transportes e sistemas de mobilidade, não incorporaram de forma consistente uma perspectiva de gênero que corresponda às necessidades práticas de seus usuários, particularmente das mulheres (SANTORO, 2008).

Desse modo, ao analisar o percurso de Cíntia, a colaboradora comentou durante seu trajeto que, quando sai um pouco mais tarde de seu trabalho, precisa optar por outra linha de ônibus que faz baldeação no centro da cidade. Ela evita ao máximo, pois esse espaço se torna uma zona cheia de inseguranças durante a noite, ainda mais quando precisa esperar pelo outro ônibus por muito tempo, como colocado por ela. Alguns desses problemas acontecem pela ineficiência do

transporte público em abranger mais horários e áreas, e do próprio planejamento de mobilidade em pensar em questões de insegurança intrínsecas a ele.

Todavia, ao observar os casos de Ana Carolina e Beatriz, o transporte coletivo não está sendo mais uma opção após a chegada dos aplicativos. São raras as vezes em que as colaboradoras pontuam a utilização de ônibus para se locomover. Isso ocorre pelo fato dos aplicativos de transporte estarem disponíveis para serem utilizados em todos os momentos do dia, inclusive em horários em que não há mais a operação das frotas de ônibus. Também, não há a necessidade de se deslocar até um ponto de ônibus. Por fim, o uso de aplicativos facilita as rotinas de colaboradoras que não possuem muito tempo para se deslocar.

4.4 Barreiras Emocionais

A opressão de gênero é um fator determinante para a vida de sujeitas que experienciam a cidade. Como defendido neste trabalho, a estrutura da sociedade e, conseqüentemente, da cidade não foi modificada para combater o sexismo (HOOKS, 2019) e (BEAUVOIR, 2016). Tendo isso em vista, durante seus trajetos do dia a dia, além de pensar na dinâmica geral da locomoção, as mulheres ainda precisam se preocupar com diversos fatores atrelados ao seu gênero.

Acompanhando a colaboradora Cintia, notamos que ela fazia um trajeto bem mais longo que o necessário para contornar um parque na volta de seu trabalho, já que o parque não tinha boa iluminação, transformando-se em um fator de insegurança. De forma similar, quando a mesma colaboradora relatou evitar a linha de ônibus que passava pelo centro da cidade, um dos motivos era o fato de ter que esperar certo tempo neste local que geraria desconforto e insegurança, pelo horário e conseqüentemente pelo fechamento dos comércios, cria-se uma zona de preocupação para mulheres, como possíveis assaltos ou riscos de abusos.

Já nos percursos acompanhados com as colaboradoras que se utilizaram de transportes por aplicativos, foi pontuado por Ana Carolina e Beatriz que existe um conforto maior ao realizar corridas com motoristas mulheres, ou seja, o gênero é um fator importante para a sensação de segurança das mesmas.

Em virtude dos dados aqui expostos e analisados, alguns aspectos se tornam evidentes e podem claramente ser observados, como o fato de assuntos relacionados à questões de gênero não serem discutidos, tampouco incluídos nos grandes debates de mobilidade. Mesmo que as mulheres estejam cada vez mais inseridas no mercado de trabalho, apesar das opressões vivenciadas nesse meio, Santoro (2008) pontua que a participação das mulheres na vida política continua escassa. Ou seja, há pouca representação feminina em conselhos, câmaras legislativas, ou em lideranças de movimentos sociais. Em pesquisa feita Martins e da Silva (2020), 84% dos eleitos a cargos de vereador foram homens; 53% dos municípios brasileiros não possuem uma mulher negra eleita para esse cargo; e por fim, 17% não elegeram mulheres de nenhuma raça ou etnia.

Portanto, há pouca ou nenhuma ocupação de mulheres nos espaços em que são decididas as políticas públicas voltadas à mobilidade urbana. Desse modo, a cidade continua sendo construída e reproduzida a partir de planos e projetos que não contam com uma perspectiva ampla de gênero. Como descrito ao longo deste trabalho, a vida das mulheres não é uma questão que faz parte das pautas da cidade, e a racionalização desses espaços acaba por produzir incoerência e excluir sujeitas, bem como suas vivências, experiências e, sobretudo, necessidades.

Entende-se que planos e projetos devem estar atentos às particularidades e reconhecer a diversidade de gênero, compreendendo também, que as mulheres possuem um olhar distinto sobre o espaço, e que deve ser considerado na execução de políticas públicas. Esse olhar, voltado ao bem-estar do outro, e também à infraestrutura e serviços, conferindo sua participação ativa no território da cidade (Santoro, 2008), é de extrema importância para dar prosseguimento à construção de cidades mais justas.

5. Conclusão

Neste estudo qualitativo foi possível observar que todas as mulheres acompanhadas apresentaram algum tipo de barreira ligada à mobilidade, enfatizando como cada uma delas afeta seus trajetos diários e influenciam suas escolhas por caminhos e/ou áreas da cidade, destacando mais uma vez o quanto tais enfrentamentos podem ser fatores limitantes para a experimentação e vivência da cidade, de forma a torná-las subalternas e periféricas em relação ao planejamento urbano e regional.

Tratando-se de questões atreladas especificamente ao transporte, ao passo que as colaboradoras usuárias de transporte por aplicativo comentaram ter conforto quando encontram motoristas mulheres, este ainda se faz muito limitado, de forma que não há opção por escolhas desse tipo dentro das plataformas. Em modais públicos raramente encontramos motoristas mulheres ou iniciativas que tentam ao menos englobar espaços “inclusivos-exclusivos” para suas usuárias.

É certo, por sua vez, que iniciativas vindas da sociedade já tentam expor essa insatisfação, por meio dos coletivos e frentes feministas citadas anteriormente, organizações independentes que se colocam como resistência e mobilização popular em pautas do gênero vinculadas aos demais assuntos da cidade, como a mobilidade urbana.

Neste sentido, se faz necessário salientar a importância da mobilização e participação social atrelada à pesquisa científica e a relevância de pesquisas que orientem seus estudos nesta área, uma vez que há uma escassez de referências que debatam o gênero diretamente atrelado às questões de mobilidade e a infraestrutura da cidade. Desta maneira, o trabalho em questão se torna relevante uma vez que gera dados, referências e debates acerca de um assunto tão importante e intrínseco às discussões da cidade contemporânea e do direito e acesso à ela.

6. Referências

- ABÍLIO, L. C. **Uberização do trabalho**: subsunção real da viração. Passa Palavra, fev. 2017. Disponível em: <<https://passapalavra.info/2017/02/110685/>>. Acesso em: 10 de nov. de 2019.
- BEAUVOIR, S. **O segundo sexo**: a experiência vivida, volume 2. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2016.
- BIROLI, F. **Gênero e Desigualdades**: os limites da democracia no Brasil. São Paulo: Boitempo, 2018.
- CHAVES, M. **Mulheres em movimento**: um olhar delas sobre a mobilidade urbana em Presidente Prudente. 2019. 134 f. Trabalho final de Graduação (Arquitetura e Urbanismo) 28 Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2019.
- DUARTE e MORELLO. **3 terminais urbanos de PP seguem inoperantes**. O Imparcial, Presidente Prudente, 03 de abril de 2018. Disponível em: <<https://www.imparcial.com.br/noticias/3-terminais-urbanos-de-pp-seguem-inoperantes,19376>>. Acesso em 20 de set. de 2022.
- GOES, E. M.; CATALAO, I. F. ; MAGRINI, M. A. O. ; FURINI, L. A. ; CATELAN, M. J. ; SPÓSITO, M. E. B. **Consumo, crédito e direito à cidade**. 1. ed. Curitiba: Appris, 2019. v. 1. 223p.
- HIERNAUX, D e LINDON, A. **La periferia: voz y sentido em los estudios urbanos**. Papeles de Población, Nueva Época, CIEAP/UAEM. Ano. 10. n. 42. p. 101-123. Out-Dez. 2004.
- HOOKS, b. **Teoria feminista**: da margem ao centro. São Paulo: Perspectiva, 2019.
- HOOKS, b. **O feminismo é para todo mundo**: políticas arrebatadoras. 4ª ed. Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos, 2019.

IVO, A. B. L. **A periferia em debate: questões teóricas e de pesquisa.** Cad. CRH, Salvador, v. 23, n. 58, p. 09-15, Apr. 2010.

G1, Presidente Prudente. Titular da Semob e interventor da Prudente Urbano explicam a vereadores crise no transporte coletivo em Presidente Prudente. **G1**, Presidente Prudente, São Paulo, 04 de nov. de 2021. Disponível em:

<<https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2021/11/04/titular-da-semob-e-interventor-da-prudente-urbano-explicam-a-vereadores-crise-no-transporte-coletivo-em-presidente-prudente.ghtml>>. Acesso em: 12 de set. de 2022.

JIRÓN, P. e MANSILLA, P. **Atravesando la espesura de la ciudad:** vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. Revista de Geografía Norte Grande, v. 56, p. 53-74, 2013.

LEFEBVRE, H. **La production de l'espace**, Paris, Ed anthropos, 1974.

MARCHIORO, E. **Plano de Mobilidade Urbana de Presidente Prudente.** Presidente Prudente; 2014. Disponível em: <http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/planejamento_urbano.xhtml>. Acesso em: 20 de set. de 2022.

MARTINS, F. B e DA SILVA, V. R. Em 53% das cidades brasileiras, nenhuma mulher negra ocupará a Câmara Municipal em 2021. **Gênero e Número**, 26 de nov. de 2020. Disponível em: <<https://www.generonumero.media/reportagens/mulheres-negras-53-eleitadas/>>. Acesso em: 06 de dez. de 2022.

MATIVE, Rogério. Prefeitura publica abertura de licitação para transporte público. **Portal Prudentino.** Presidente Prudente, São Paulo, 09 de set. de 2022. Disponível em: <<https://portalprudentino.com.br/noticia/noticias/presidente-prudente-noticias/prefeitura-publica-abertura-de-licitacao-para-transporte-publico>>. Acesso em: 12 de set. de 2022.

MONGIN, O. **A condição Urbana:** A cidade na era da globalização. 2ª Edição. São Paulo: Editora Estação Liberdade, 2009.

OLMEDO, E. **Accesibilidad y Cuidados:** Un análisis desde la movilidad cotidiana de trabajadoras del hogar habitantes de Vivienda Masiva de Interés Social en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Ciudad de México, 2022.

PATEMAN, C. **Críticas feministas a la dicotomía público/privado.** In: Perspectivas feministas en teoría política. Barcelona: Paidós, 1996.

PLANO DIRETOR DE PRESIDENTE PRUDENTE. **Lei Complementar nº 230 de 20 de dez. de 2018.** Disponível em: <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/documento/45274>>. Acesso em: 30 de ago. de 2022.

PEREIRA, K. R. **Do corpo ao espaço:** uma perspectiva feminista sobre a cidade. 2017/18. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo)- Universidade 29 Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2018.

PERROT, M. **Minha história das mulheres.** São Paulo: Contexto, 2007.

ROLNIK, R., KLINK, J. **Crescimento econômico e desenvolvimento urbano. Por que nossas cidades continuam tão precárias?** Novos Estudos 89, p.89-109. Mar. 2011.

SANTORO, P. F. **Gênero e planejamento territorial: uma aproximação.** In: XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2008, Caxambu-MG. Anais do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxambu-MG: ABEP, 2008.

SANTOS, T. B.; FORNECK, V.; SEBALHOS, C. F. **O corpo-mulher que caminha:** caminhografia na cidade de Pelotas. *Pixo - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade.* v. 3. n. 11. p. 166-183. 2019.

SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE. **Prefeitura lança cartilha para conscientizar população sobre o uso das calçadas.** Presidente Prudente, 15 out. de 2019. Disponível em: <<http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/noticia/47082>>. Acesso em: 20 de set. de 2022.

STEER, M.; PEREIRA, L.; ECHAVARRÍA, A.; MAZORRA, A.; MIRELES, R.; MEJÍA, S.; PEÑA, P. **Patrones de movilidad con perspectiva de género en la Ciudad de México.** Caracas: CAF. 2020.

TONI, L. P. **O Projeto.** Presidente Prudente, 07 dez. 2022. Instagram: @caminhantesmulheresprudentes. Disponível em: <<https://www.instagram.com/caminhantesmulheresprudentes/>>. Acesso em: 07 ago. 2022.

TORRES RIBEIRO, A. C. Dossiê: **Sociabilidade, hoje:** leitura da experiência urbana. Caderno CRH, Salvador, v.18, n. 45, p. 411-422, Set/Dez, 2005. ISSN 1983-8239.

TV FRONTEIRA e G1. **Obra para retirar ciclovia é iniciada nesta terça-feira na Zona Norte de Presidente Prudente.** Presidente Prudente, 19 de jul. de 2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/2022/07/19/obra-para-retirar-ciclovias-e-iniciada-nesta-terca-feira-na-zona-norte-de-presidente-prudente.ghtml>>. Acesso em 20 de set. de 2022.

WHITACKER, A. M. **Espaço Urbano:** Origem do Núcleo Urbano e Expansão Territorial de Presidente Prudente. Atlas Ambiental Escolar de Presidente Prudente. Presidente Prudente, 2018.

ⁱ Projeto Temático é uma modalidade de auxílio à pesquisa da instituição pública de fomento à pesquisa acadêmica em questão.

ⁱⁱ Região central da cidade, definida por uma malha urbana de base ortogonal, com interseções das ruas em ângulo reto.

ⁱⁱⁱ É importante enfatizar sobre o conceito de periferia na qual estamos tratando, que diz respeito à população marginalizada pelos interesses sociais e consequentemente afetadas espacialmente, como o lugar a partir do qual se pode interrogar a questão social no espaço urbano (IVO, 2010), visto que o conceito de periferia, no contexto latino-americano, torna-se mais complexo e polissêmico, dado às transformações ao decorrer do tempo (HIERNAUX, D. e LINDON, A., 2004).

^{iv} É pedido da autora que seu nome seja escrito em letras minúsculas, para que o conteúdo em si seja notabilizado e não a pessoa que o produz.

^v O Projeto Temático em questão orienta o uso de nomes fictícios às colaboradoras da pesquisa, de forma a preservar suas identidades.