
Mobilidade urbana saudável no cruzamento das avenidas identitárias: experiências móveis de mulheres pretas

Healthy urban mobility on the intersecting identity roads: black women mobile experiences

Luísa Horn de Castro Silveira, Bibiana Valiente Umann Borda, Sabrina da Rosa Machry e Julio Celso Borello Vargas



Edição electrónica

URL: <https://journals.openedition.org/pontourbe/12375>

DOI: [10.4000/pontourbe.12375](https://doi.org/10.4000/pontourbe.12375)

ISSN: 1981-3341

Editora

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

Referência eletrónica

Luísa Horn de Castro Silveira, Bibiana Valiente Umann Borda, Sabrina da Rosa Machry e Julio Celso Borello Vargas, «Mobilidade urbana saudável no cruzamento das avenidas identitárias: experiências móveis de mulheres pretas», *Ponto Urbe* [Online], 30 v.1 | 2022, posto online no dia 28 julho 2022, consultado o 18 outubro 2023. URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/12375> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/pontourbe.12375>

Este documento foi criado de forma automática no dia 18 de outubro de 2023.



Apenas o texto pode ser utilizado sob licença CC BY 4.0. Outros elementos (ilustrações, anexos importados) são "Todos os direitos reservados", à exceção de indicação em contrário.

Mobilidade urbana saudável no cruzamento das avenidas identitárias: experiências móveis de mulheres pretas

Healthy urban mobility on the intersecting identity roads: black women mobile experiences

Luísa Horn de Castro Silveira, Bibiana Valiente Umann Borda, Sabrina da Rosa Machry e Julio Celso Borello Vargas

NOTA DO EDITOR

Versão original recebida em / Original Version 30 set 2021

Aceitação / Accepted 07 jul 2022

NOTA DO AUTOR

The authors acknowledge the support of the ESRC Newton Fund (Grant number ES/N01314X/1) and FAP-DF, Brazil (Grant number 44/2015) for funding the international project HUM - Healthy Urban Mobility.

Introdução

Aqueles homens ali dizem que as mulheres precisam de ajuda para subir em carruagens, e devem ser carregadas para atravessar valas, e que merecem o melhor lugar onde quer que estejam.

Ninguém jamais me ajudou a subir em carruagens, ou a saltar sobre poças de lama, e nunca me ofereceram melhor lugar algum! E não sou uma mulher? Sojourner Truth

- 1 Inserida enquanto componente de um amplo sistema, a mobilidade tem sido explorada como saída para a requalificação das cidades. Órgãos internacionais defendem a mobilidade ativa aliada ao transporte coletivo como estratégias para transformar a ambiência urbana. Para além dos avanços em termos ambientais, os modos de transporte ativo vêm sendo apontados como positivos para a saúde física e mental da população. Os impactos do ambiente na saúde individual e coletiva são a essência do conceito de Determinantes Sociais da Saúde, ou seja, os fatores ambientais e de exposição a vulnerabilidades que convergem e produzem iniquidades em saúde (WHO, 2008). A Organização Mundial da Saúde (OMS) foi pioneira em impulsionar a discussão da mobilidade ativa para prevenir e mitigar agravos em saúde relacionados à falta de atividade física, como a obesidade, as doenças vasculares e respiratórias crônicas (Wegner et al, 2017).
- 2 As diversas estratégias implementadas em países do Norte e difundidas no Sul global, sob manuais urbanos para promoção de caminhabilidade e mobilidade ativa, não são facilmente postas em prática em cidades onde as iniquidades socioespaciais são estruturantes. No Brasil, a mobilidade urbana não está apenas centrada na utilização de veículos particulares, mas é parte de um sistema que reproduz desigualdades. As diversidades socioespaciais, aliadas aos interesses de um mercado imobiliário que regem as decisões do poder público, conferem forte parcialidade à implementação do discurso de mobilidade saudável no país. Populações que carecem de infraestrutura básica de saneamento e não dispõem sequer de água potável encanada não são contempladas em melhoramentos urbanos que, mais uma vez na história das cidades pós-coloniais, visam um ideal europeu de promoção de urbanidade e saúde.
- 3 A desigualdade na ocupação do solo urbano atravessa e é atravessada pela mobilidade. Para uma grande parcela da população, é necessário cruzar longos percursos para acessar serviços, trabalho ou locais de estudo, não havendo alternativas de deslocamento para além do exercício produtivo dos corpos. As formas de mover-se pela cidade influenciam em diversos aspectos da qualidade de vida e da saúde física e mental, tanto individual como coletiva. Entendendo o acesso ao espaço público de uma forma global podemos dizer que: “A mobilidade está no centro da vida social, de forma transversal a todas as outras práticas cotidianas” (Caccia, 2015, p.34). As iniquidades no uso e no acesso aos diferentes modos de transporte, portanto, ampliam e reforçam as desigualdades urbanas.
- 4 Pensar as formas de mover-se pelas cidades requer uma análise dos múltiplos fatores que as compõem. Nos últimos anos, a racialização e feminização da pobreza têm emergido como importantes campos de discussão dentro e fora da temática urbana, visto que as desigualdades existentes têm sua raiz na constituição social do capital: masculina, branca e eurocêntrica. A lógica capitalista e colonialista de sociedade categoriza e normaliza os indivíduos em pares dicotômicos, estabelecendo um padrão para cada categoria como uma dicotomia por oposição. Patricia Collins (2016) conecta essa oposição às relações de superioridade e inferioridade presentes nos sistemas de opressão raça, classe e gênero. A mobilidade urbana está inserida nesse contexto: o local que habitam e a forma como as pessoas se movem - ou não - pela cidade é um

componente de um conjunto de dicotomias ao qual os indivíduos sociais são sujeitos, e que reflete na qualidade de vida, de acesso à cidade e transporte. De acordo com Collins, são atribuídas às mulheres negras as metades inferiores de uma série dessas dualidades, moldando um *status* de subordinação que opera para perpetuar a dominação de seus corpos. Um olhar que parta da perspectiva da mulher negra seria, portanto, ponto chave para o desenvolvimento de políticas urbanas que se propõem à redução das desigualdades, dentro e fora das discussões sobre mobilidade urbana. Da mesma forma, como será abordado mais adiante, pensar o cuidado à saúde com enfoque nessas mulheres tem o potencial de tensionar estruturas de opressão que as colocam a serviço dos cuidados dos outros.

- 5 Um projeto de pesquisa sobre "mobilidade urbana saudável" realizado entre 2016 e 2019 em três cidades brasileiras - Porto Alegre, Florianópolis e Brasília - investigou as relações entre padrão de viagens, condições de saúde, *status* socioeconômico e ambiente construído. Diferentes vizinhanças foram estudadas em cada cidade, escolhidas de modo a representar bairros com população de renda média-alta e urbanização formal e os territórios de baixa renda, tanto os formais quanto os autoconstruídos. O estudo traçou o perfil de mobilidade das vizinhanças estudadas, através da aplicação de questionários compostos por um conjunto de escalas que foram validadas em pesquisas anteriores. As escalas abrangem informações relativas a impressões sobre o bairro, serviço de transporte público, infraestrutura, comportamentos de viagem e atitudes em relação a diferentes meios de transporte disponíveis, além de questões sobre saúde e bem estar. Os achados obtidos ressaltaram a importância da investigação de fatores subjetivos e interações entre características sociais, como gênero e raça, a fim de melhor explorar os comportamentos de viagem e escolhas de mobilidade, para além das características físico-funcionais do ambiente urbano e dos atributos socioeconômicos, tais como renda e escolaridade.
- 6 Durante a análise dos 3.296 questionários¹ aplicados em domicílio nas três cidades, chamaram a atenção as marcantes diferenças na frequência de deslocamento por modo de transporte entre homens e mulheres e, em particular, na comparação entre mulheres pretas e mulheres brancas. Os dados ressaltaram o “peso” do par dicotômico raça acima de gênero como um fator decisivo na definição dos padrões de mobilidade, instigando, assim, uma discussão intragênero conduzida sob o prisma da interseccionalidade. Utilizamos, nessa escrita, este conceito como ferramenta teórica para analisar as avenidas identitárias² que engendram a vivência de mobilidade urbana das mulheres pretas, cruzamentos onde a discriminação racial e a de gênero operam juntas.
- 7 Essa discussão parte dos dados obtidos através dos questionários mencionados, em conjunto com o relato de duas mulheres autodeclaradas pretas. A terminologia aplicada nos questionários da pesquisa é "preta", de acordo com o padrão do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), portanto, sempre que mencionados os dados da pesquisa, utilizamos o termo "preta(o)". Nas discussões teóricas empregamos, muitas vezes, “negra(o)”: mais abrangente conceitual e politicamente e de acordo com a utilização das autoras referenciadas nessa discussão. Sabemos que as experiências descritas neste artigo são compartilhadas por pessoas negras de diversos tons de pele e isso varia a depender dos contextos regionais, culturais e subjetivos. Também reconhecemos que o tom de pele potencializa as experiências de opressão, ou seja,

quanto mais escura pele, mais chances de sofrer os processos de exclusão e efeitos do racismo (Silva, 2017).

- 8 As mulheres entrevistadas eram residentes da cidade de Porto Alegre (sede de pesquisa das autoras e do autor desse artigo), que estavam entre as pessoas que aceitaram colaborar com a etapa qualitativa do estudo original, respondendo entrevistas semiestruturadas que buscavam, a partir da história de vida da participante, elucidar as razões por trás das suas escolhas de mobilidade. As entrevistadas foram orientadas a discorrer sobre como se locomoviam para as atividades cotidianas em cada etapa de suas vidas, contando suas motivações, sensações e vivências, permitindo aprofundamentos em experiências marcantes e eventos importantes.
- 9 Nessa discussão, queremos sublinhar que não se busca ilustrar a vivência da mulher preta de forma universalizante, pois a diversidade das mulheres negras e, aqui especialmente enfatizada, das mulheres pretas, não permite generalizações. No entanto, a estrutura patriarcal e racista repercute na vivência particular (e, portanto, na mobilidade cotidiana e uso do espaço) de cada uma delas. Em suas diferenças identitárias, compartilham desigualdades impostas pela mesma matriz de opressão (Akotirene, 2019).
- 10 Este artigo tem como disparadores os dados quantitativos encontrados na pesquisa sobre mobilidade urbana saudável apresentada anteriormente. Não objetivamos, contudo, nos debruçar sobre esses resultados, pois o enfoque deste trabalho está no aprofundamento das reflexões sobre as condições e contingências que produzem os contrastes encontrados na pesquisa. Apesar disso, se faz necessária uma breve apresentação dos principais resultados que irão subsidiar a análise. Dentre as muitas reflexões possíveis a partir desses dados, nosso objetivo é discutir as experiências da mobilidade das mulheres pretas, sob a lente do conceito de interseccionalidade, tomando como fio condutor da discussão os relatos de duas mulheres entrevistadas no mesmo estudo. Para tanto, são adotados referenciais da teoria feminista e dos estudos urbanos, compondo uma discussão que permita um olhar crítico e multidisciplinar sobre o que se entende como mobilidade urbana saudável no contexto brasileiro.

Escolhas modais, raça e gênero em três capitais brasileiras

- 11 A amostra foi dividida em duas categorias de gênero (mulheres e homens) e três de raça (pretos, pardos e brancos), autodeclaradas, conforme o padrão utilizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Foram utilizados dados de número de viagens realizadas na semana anterior à aplicação da entrevista em cada modo de transporte: de automóvel como motorista, de automóvel como passageiro, por meio do transporte público, a pé e de bicicleta. As viagens a pé são aqui elegidas como representantes da "mobilidade saudável", visto que os resultados para trajetos de bicicleta representaram uma parcela com baixa significância estatística. Também não foram incluídos na análise os participantes autodeclarados indígenas, amarelos e "outros", pelos mesmos motivos de baixa ocorrência na amostra aleatória, fatores apontados ao final do artigo como possíveis limitações da análise quantitativa.
- 12 Faz-se pertinente assinalar que a raça enquanto variável sociodemográfica é autodeclarada e sofre, portanto, variações ligadas à identificação cultural e aos efeitos

do racismo estrutural (Almeida, 2019). Um estudo a respeito da identidade racial realizado pelo IBGE quantificou as respostas espontâneas de raça/etnia autodeclarada e revelou diferenças na nomenclatura usada para designá-la entre regiões brasileiras. Segundo o estudo, não há apenas variações na composição étnica de cada localidade, mas também preferências de terminologias. No Distrito Federal o termo “pardo” foi mais utilizado espontaneamente (29,5% dos respondentes), em comparação com os outros cinco estados estudados (Nascimento; Fonseca, 2013). Isso sugere que há uma maior aceitação e/ou popularização desse termo no Distrito Federal, condizente com o índice superior de pessoas autodeclaradas pardas em Brasília com relação às demais cidades na amostra da pesquisa que fundamenta esse artigo, como podemos observar no gráfico 1:

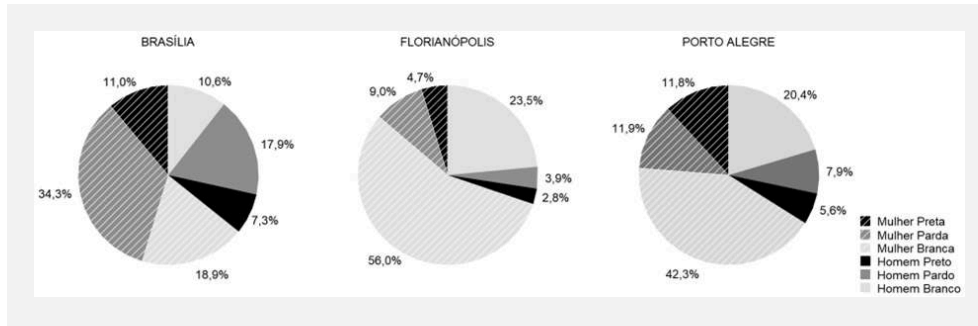


Gráfico 1- Amostra de entrevistados(as) das três cidades estudadas (fonte: autores).

- 13 A amostragem aleatória de endereços para a realização das entrevistas nas áreas delimitadas nas três cidades revelou um percentual bastante alto de mulheres. A maior presença de mulheres em casa nos horários comerciais sugere uma interferência dos papéis de gênero nas rotinas familiares, que será explorada na discussão a seguir.

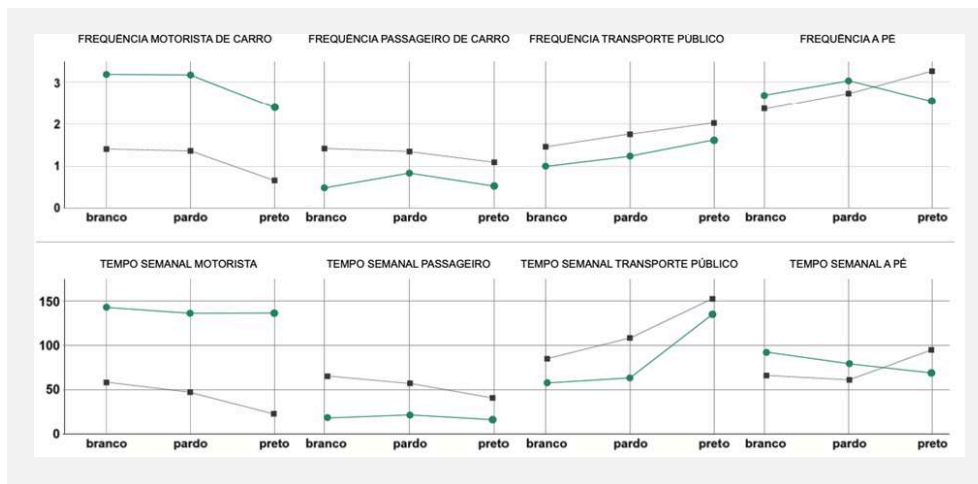


Gráfico 2 - Interação das frequências médias de viagens semanais e do tempo semanal em deslocamento por modal com os fatores raça e gênero (mulher = cinza escuro e homem = verde) (fonte: autores).

- 14 O gráfico 2 apresenta o número médio de viagens - deslocamentos para fora da residência por qualquer motivo - realizadas por cada grupo social na semana anterior à aplicação do questionário, utilizando os seguintes modos: automóvel como motorista, automóvel como passageiro, transporte público coletivo e a pé.
- 15 Na amostra agregada das três cidades, homens pardos e brancos são os que mais dirigem automóvel e os que menos andam de ônibus. Essa semelhança possivelmente se

dá pela presença de Brasília na amostra, que, como exposto, tem um contingente proporcionalmente maior de pessoas autodeclaradas pardas, além de ser uma cidade com forte característica carrocêntrica, originada dos preceitos modernistas estruturadores do planejamento da cidade (Holanda, 2002). Ainda dentro do gênero masculino, é possível compreender a relevância da variável “raça” dentro do comportamento de mobilidade: os homens pretos apresentam menor frequência como motoristas e maior frequência como usuários de transporte público. Os resultados para o gênero feminino contrapõem os do gênero masculino: as mulheres, independentemente da raça, se deslocam menos como motoristas e utilizam mais transporte público e caronas. As mulheres pretas, dentre todos os grupos, são as que menos fazem viagens como motoristas, e as que mais se deslocam de ônibus. Mas há um destaque importante no padrão de mobilidade das mulheres: em comparação com todos os grupos, são as mulheres pretas que mais fazem viagens a pé, enquanto as mulheres brancas são as que menos utilizam esse modo de deslocamento.

- 16 A Figura 2 permite uma análise visual da interação dos fatores raça e gênero em relação às frequências e tempos de viagem. Para os modos motorista, passageiro de carro e transporte público, não há cruzamento das linhas, indicando o gênero como influência dominante, pois as mulheres sempre dirigem menos vezes e por menos tempo, viajam mais e por mais tempo como passageiras do que os homens e utilizam mais transporte público, nele permanecendo durante mais tempo, independentemente da raça. A distância entre as linhas cinza claro e escuro indica as diferenças quantitativas de mobilidade entre os gêneros, homogêneas na maioria dos modos, menos a pé. Nele, as linhas se cruzam, indicando que, dentro da amostra estudada, existe interação entre os fatores raça e gênero com a mobilidade, ou seja, nesse modal em específico, o fator raça causa uma ruptura nos padrões dicotômicos mulher *versus* homem.

Espaço urbano e mobilidade das mulheres pretas

Um breve passeio pelas diferentes escalas e padrões de mobilidade revela que o gênero, simultaneamente, constitui a mobilidade e é constituído por ela, em uma infinidade de modos possíveis (Uteng; Cresswell, 2008, tradução livre).

- 17 Um mundo cada vez mais constituído por meio de mobilidades requer uma compreensão de como a mobilidade é acessada e experimentada pelos diferentes sujeitos, além dos significados que estão associados às práticas de mobilidade. Ole B. Jensen (2013) recorre à aplicação de uma perspectiva de “mobilidades críticas” às formas “marginais” e locais de mobilidades para investigar questões de poder, exclusão social e injustiças, desenvolvendo uma compreensão de como as desigualdades móveis são realmente vivenciadas. O paradigma das Novas Mobilidades coloca as práticas e culturas móveis no centro dos processos sociais (Sheller; Urry, 2006). A partir dessa perspectiva, a investigação qualitativa do estudo utilizado como base para este artigo foi fundamentada nos métodos móveis (Fincham; McGuinness; Murray, 2010) através de entrevistas semiestruturadas seguidas de um trajeto acompanhado pelas entrevistadoras.
- 18 Durante as entrevistas, muitas das mulheres, independentemente da raça, apontaram que o veículo particular da família, quando existente, era utilizado pelo parceiro. As

mulheres pretas, como visto, apresentam uma frequência muito pequena de viagens como motorista, consideravelmente menor que a das mulheres brancas. Compreendendo a posse e condução do automóvel como símbolo de *status* e poder na sociedade brasileira, é possível pensar o quanto esses dados dizem do lugar social ocupado por esses diferentes grupos. Cabe refletir sobre as maneiras pelas quais as construções de gênero são produzidas e reproduzidas espacialmente, interferindo nos hábitos de transporte. Um exemplo é a visão binária dos espaços públicos destinados para homens e os espaços privados designados para mulheres, advinda da atribuição de atividades por gênero e divisão de trabalho em tarefas produtivas e reprodutivas próprias do capitalismo:

Consideramos aqui atividades produtivas aquelas relacionadas à produção de mercadorias, bens e serviços; normalmente envolve remuneração sob a forma de salários e são geralmente realizadas por homens. As atividades ditas reprodutivas são aquelas corriqueiramente não vistas como trabalho, sendo não remuneradas ou mal pagas. São as tarefas realizadas por pessoas de uma unidade de convivência para o cuidado de si, para os membros da sua família ou para de uma outra família; (...) majoritariamente realizadas por mulheres e, no caso do Brasil, por mulheres negras (Helene, 2019, p.971)

19

- 20 A atribuição de gêneros distintos às esferas públicas e privadas produz uma cidade de dominação masculina: neoliberal, rarefeita, estruturada no modelo centro-bairros, através de um sistema viário centrado nos veículos particulares, constituindo uma organização direcionada às atividades produtivas. Segundo Tanu Priya Uteng e Tim Cresswell (2008), é comum associar o que é masculino à "motilidade" e o que é feminino à posição estacionária e passiva. Motilidade, numa analogia com a biologia que a define, é o conjunto de fatores que permitem a mobilidade de um indivíduo no espaço: capacidade física, meios financeiros, aspirações, acesso a sistemas de transporte e telecomunicações e competências adquiridas como formação profissional, carteira de habilitação etc. (Kaufmann; Widmer; Viry, 2010). Essa narrativa, de acordo com Uteng e Cresswell, cumpre uma função na construção dos estereótipos de gênero e determina a produção do espaço urbano, ignorando os modos de deslocamento femininos. Os autores apontam, por exemplo, que o transporte público é utilizado majoritariamente por mulheres e essa relação não costuma ser endereçada nos planos de mobilidade das cidades, enquanto a relação entre homens e carros sempre foi exaustivamente explorada por vários setores da sociedade.
- 21 Na amostra do estudo utilizada no presente artigo, a maioria feminina no uso do transporte público também é evidente, mas há um importante fator racial implicado nessa escolha modal, visível em ambos os gêneros. Apesar do uso de transporte público ser amplamente estimulado pelos discursos de mobilidade saudável, a opção por esse modo parece estar mais relacionada a limitações de acesso a outros meios de transporte do que a uma escolha ou preferência - o que reforça a posse e usufruto do automóvel particular como condição ideal e desejada por uma classe dominante.
- 22 A configuração urbana, desde sua origem colonial, reforça imaginários sociais a respeito da mobilidade e ocupação do espaço. Fato que inaugurara os centros urbanos no Brasil enquanto ferramentas de perpetuação de estigmas que fortalecem os fatores de opressão de raça, classe e gênero. Como assinala Flávio Tavares Brasileiro (2020), a rua no período colonial era vista como local destinado aos que não tinham prestígio. O autor confronta a relação senhor-escravo com sua espacialização análoga casa-rua, a

raiz da noção privado-público que rege nossas cidades. O imaginário das mulheres passivas e imóveis, que devem ser protegidas de um espaço público considerado historicamente indigno, ainda se encontra presente no imaginário do transitar feminino. Contudo, por meio da presente análise do perfil de mobilidade das mulheres, ancorada no referencial teórico utilizado, podemos sugerir que essa noção retrata, particularmente, os padrões de mobilidade das mulheres brancas. As mulheres negras, desde a mobilidade forçada da África ao Brasil, ocupam as ruas, tendo a caminhada como o seu principal meio de locomoção. Trata-se de mais um argumento da importância de não assumir um modelo universal de mulher.

- 23 O Feminismo Negro, desde sua origem, denuncia o perigo de colocar as mulheres em condição de igualdade na busca por direitos, ignorando estruturas raciais de poder entre mulheres diferentes (Kilomba, 2019). Akotirene (2019) posiciona a interseccionalidade no centro das reivindicações do Feminismo Negro, entendendo-a como um sistema de opressões interligado que submete as mulheres negras a um conjunto de estruturas racistas, cisheteropatriarcais e capitalistas. A autora argumenta que o feminismo hegemônico, historicamente, falha em abarcar as necessidades dessas mulheres, que, como visto, escapam à narrativa de vulnerabilidade e dependência em relação aos homens. Segundo Angela Davis (2016), as mulheres negras foram historicamente privadas desse lugar de pessoas frágeis, pois os arranjos econômicos das famílias negras escravizadas não permitiam a hierarquização do trabalho entre homens e mulheres. Além disso, a ausência de reconhecimento de paternidade dos filhos de mulheres escravizadas, que sofriam estupros dos senhores e eram separadas dos seus antes de dar a luz, tornava frequente a organização familiar “matrilocal”. Ainda hoje, o número de famílias brasileiras chefiadas por mulheres negras é maior do que as chefiadas por mulheres brancas (IPEA, 2015).
- 24 As diferenças intragênero tornam-se ainda mais evidentes quando aliadas à renda e ocupação do ambiente urbano. Um dossiê publicado pelo IPEA revela a significativa proporção de domicílios em áreas informais chefiados apenas por mulheres negras, bem como suas múltiplas responsabilidades e sobrerrepresentação nos serviços sociais de forma geral, incluindo funções domésticas, de saúde e de educação. Esta carga social é identificada como um dos fatores que influenciam a vulnerabilidade socioeconômica desse grupo (Marcondes, 2013).
- 25 Essas tantas dimensões que incluem raça, gênero e outros marcadores sociais da diferença, atravessam a vivência das mulheres negras no espaço urbano, imbricando camadas de opressão indissociáveis. Assim, “o impacto simultâneo da opressão ‘racial’ e de gênero leva a formas de racismo únicas que constituem experiências de mulheres *negras* e outras mulheres racializadas” (Kilomba, 2019, p. 98-99, grifo no original). Cidades que consideram em seu planejamento os parâmetros de um “sujeito médio” se constroem a partir da experiência dos que detêm o poder e, assim, reforçam seus privilégios, sem contemplar a diversidade de corpos que compõem essas cidades (Correia; Coelho; Salles, 2018). Conforme aponta Gabriela Leandro (2019), ao reconhecermos que a fixação na cidade é marcada pelas relações sociais estabelecidas, fica evidente que a dimensão étnico-racial é um fator estruturante do espaço urbano. É inegável que a mobilidade também é estruturada pelas relações étnico-raciais e pode produzir e/ou reforçar relações de poder instituídas. Ao perceber as relações de poder como constituintes da cidade, faz sentido observar como isso se materializa na prática, na rotina das mulheres pretas. Pensando nisso, compomos a sequência dessa discussão

com sínteses dos relatos das duas mulheres pretas entrevistadas sobre suas experiências de mobilidade ao longo da vida. Lélia³ aos 13 anos de idade já trabalhava na casa de uma família como acompanhante⁴ de uma menina mais jovem e continuou, nos anos seguintes, trabalhando como empregada doméstica em outras residências, deslocando-se sempre a pé. Por volta dos seus 30 anos, tornou-se funcionária de uma empresa de serviços gerais, época em que usava o ônibus para se deslocar até o local de trabalho. Aos 53 anos Lélia estava aposentada e dedicava sua rotina aos cuidados dos netos e de uma irmã com problemas crônicos de saúde, voltando ao padrão de viagens a pé, curtas e variadas dentro do bairro. Lélia quase não apresenta trajetos relacionados a atividades de lazer, retrato de uma vida dedicada ao cuidado - remunerado ou não - dos outros. Ainda, seus percursos urbanos fora do próprio bairro, ao longo da vida, foram voltados estritamente para atividades laborais. Mais recentemente, em ocasiões comemorativas em que deseja visitar parentes em bairros mais distantes, Lélia faz essa viagem acompanhada de outros membros da família e, devido ao alto custo das passagens de ônibus, optam pelo compartilhamento de transporte privado por aplicativo. O transporte coletivo, nessas situações, deixa de ser opção para ela. A lógica produtivista prevê viagens solitárias, em circuitos bairro/centro e não entre bairros, e não supre necessidades do componente familiar e do transporte não produtivo, fundamental na vida de muitas mulheres.



Figura 1 - Meninas no percurso de Lélia para a escola (fonte: imagem retirada do trajeto acompanhado).

- 26 Na realidade brasileira, supostamente miscigenada, a racialização dos espaços é perceptível. O relato de Lélia ilustra a existência de demarcações precisas de circulação: a vizinhança como espaço de vida, o centro e outras regiões condominizadas como espaços de trabalho. Na esteira das reflexões de Sheela Subramanian (2008), nos questionamos o que é projetado em espaços e corpos específicos. A autora analisa como os discursos mantêm os corpos racializados em lugares definidos. Cabe observar que esses mesmos corpos circulam em determinados espaços apenas se estiverem trabalhando. Essa regulação não ocorre por acaso: os sujeitos, corpos e espaços são constituídos através de significados atribuídos socialmente à raça e ao gênero; a produção do espaço e a produção das noções de raça e gênero estão profundamente entrelaçadas.

- 27 Lélia habita seu bairro há mais de 30 anos, orgulha-se de ter participado da sua construção e é categórica ao dizer que não preferiria viver em outro lugar. Sem nenhuma intenção de usar sua vivência como regra geral, é emblemática a sua sensação de pertencimento e conforto na circulação intrabairro, sem deixar de reconhecer as precariedades advindas da estrutura urbana. Estabelece-se aí uma relação com a rua que também rompe com a lógica "condominizada", intensamente promovida pelo mercado imobiliário, que investe na ideia de "conforto" e "segurança" atrelados à mínima necessidade de contato com a vizinhança além muros.
- 28 Muitos fatores limitam as possibilidades de deslocamento das mulheres negras em aliança e a serviço do racismo estrutural: a configuração urbana que valoriza o trabalho produtivo em detrimento do reprodutivo, um sistema que facilita a ocupação urbana informal temporária e a serviço do capital especulativo, bem como a desvalorização das mulheres pelo mercado de trabalho conciliada à sobrecarga das tarefas domésticas. O transporte público e a caminhada tornam-se as alternativas viáveis, complementando-se, posto que o ônibus é o modal financeiramente mais acessível para grandes deslocamentos individuais. O acesso e a disponibilidade da oferta geralmente não compreendem (nem compensam) os deslocamentos intrabairros. A caminhada torna-se, portanto, a forma mais viável e barata de deslocamento para complementação dos trajetos de longa distância e, na ausência de um veículo particular, é a única alternativa para os deslocamentos dentro do tecido urbano autoconstruído.
- 29 O relato da segunda entrevistada, Dandara, também contribui para ampliar os sentidos dessa discussão. Ela intercala suas viagens diárias entre a caminhada, o ônibus e eventuais viagens de carona com o marido, motorista de aplicativo. Desde a infância realizava a maior parte dos trajetos a pé, ao espelho de sua mãe e das mães dos colegas, que se revezavam no acompanhamento das crianças para a escola. Aos 36 anos, trabalhava como técnica de enfermagem em um hospital, estudava à noite e conciliava os trajetos entre a casa, o emprego e a faculdade com a responsabilidade de levar e buscar na creche seu filho mais novo. Utilizava majoritariamente o transporte público para seus deslocamentos diários, apesar de sentir-se insegura e achar difícil utilizá-lo quando estava com seus filhos.
- 30 Desde sua primeira gravidez Dandara sofre com um problema vascular hereditário, e encontrou no resgate do hábito da caminhada uma forma de cuidar de si. Relata preferir a caminhada a qualquer outro modo de transporte, por ter um momento sozinha, segundo ela, quase meditativo. A caminhada como modo de transporte advém da consciência de seus benefícios e das experiências negativas com o transporte público: insegurança, tempo de espera e necessidade de combinar diferentes linhas para chegar aos seus destinos. Apesar de sua rotina ter sofrido diversas alterações ao longo dos anos, Dandara sempre buscou inserir, além da caminhada, atividades de esporte e lazer com a família nos momentos livres.



Figura 2 - Dandara em seu caminho para o trabalho (fonte: imagem retirada do trajeto acompanhado).

Modelos de saúde, discursos excludentes e a potência da mulher preta em movimento

- 31 Observa-se que, atualmente, o padrão de mobilidade das pessoas sofreu drásticas alterações em todo o globo, como consequência da pandemia do novo coronavírus. Mesmo se tratando de uma crise sanitária global, os efeitos na saúde das populações e economia urbana não são universais. Populações vulneráveis enfrentam de forma ainda mais severa as desigualdades sociais já existentes, que têm raízes históricas profundas e são agravadas em tempos de crise, originando novas formas de exploração e dominação por grupos privilegiados (Sheller, 2018).
- 32 O discurso de prevenção ao risco - na situação de pandemia ou fora dela - se torna vazio quando não leva em conta diversidades sociais, econômicas, culturais, raciais e de gênero. Para promover práticas de cuidado, é essencial reconhecer que nem todos usufruem das mesmas condições e possibilidades; e que muitas formas de vida escapam aos moldes hegemônicos estabelecidos. As campanhas de saúde falham ao adotar a visão branca e eurocentrada como regente de políticas supostamente criadas para abarcar a todos, estabelecendo assim um modelo de saúde limitado e excludente. A OMS e a ONU-Habitat (WHO, 2016) defendem que as cidades podem ser planejadas e reestruturadas para beneficiar a saúde dos residentes, mas, apesar de indicarem exemplos de ações inovadoras em cidades do sul global, as soluções para os desafios de mobilidade são comumente baseadas em experiências do norte, criando ou reforçando um imaginário de cidade ideal muito associado ao padrão europeu de organização da vida urbana.
- 33 Enquanto a OMS aponta que o desenvolvimento econômico nacional tende a aumentar a posse de automóveis particulares (WHO, 2016), há também uma aposta nas novas gerações como precursoras de um novo modelo de mobilidade. Segundo a Arup (2016), a cultura carrocêntrica estaria em declínio, ao menos no mundo ocidental. Na América do Norte, Japão, Austrália e países europeus, o ápice da preferência pelo automóvel individual estaria passando e dando lugar a uma mudança de longo prazo: “entre a

geração *millennial*, o carro já não define mais *status social*” (ARUP, 2016, p. 21, tradução livre). Essa otimista afirmação nos faz questionar o quanto essa “nova geração” incluiu de forma abrangente as populações que sofrem os impactos na saúde gerados pela mobilidade motorizada. A qual público esse discurso de cidade saudável está sendo direcionado?

- 34 Melody Hoffmann e Adonia Lugo (2014), pesquisadoras estadunidenses, argumentam que gestores e governantes utilizam adaptações para mobilidade saudável (infraestrutura cicloviária, principalmente) como atrativo para o que elas denominam “*creative class*”: uma parcela da população que, pelo tipo de profissão que exercem, tem o privilégio de escolher onde morar, independentemente das oportunidades de carreira que a cidade oferece. Nos Estados Unidos, esse grupo caracteriza-se pelo alto poder aquisitivo alinhado a ideais sustentáveis. Ao usarem as melhorias de estrutura urbana/viária como atrativo para esse público, os bairros vão sendo transformados para viabilizar melhores condições de saúde e sustentabilidade, mas, em contrapartida, ignoram e afastam aqueles que não fazem parte desse grupo desejado. Um afastamento não apenas concreto, com os moradores sendo expulsos pelo processo de gentrificação, mas também simbólico. As pessoas que não se enquadram no público-alvo dos discursos de mobilidade ativa se distanciam ainda mais desse ideário, dificultando progressivamente a identificação com o modelo de saúde vigente.
- 35 No contexto brasileiro, também importa questionar o discurso da mobilidade ativa e sua disseminação e capilarização em diferentes grupos. As lógicas de promoção à saúde e sustentabilidade ainda dialogam mais com a elite branca, não impactando na realidade da maioria da população, especialmente das áreas de menor renda e baixo investimento em políticas urbanas. Dandara trazia em seu relato o quanto a infraestrutura urbana em seu bairro dificultava sua experiência de mobilidade ativa: “a pavimentação também é horrível (...) chão batido, buraco, grama, não fica uma coisa confortável” (trecho de entrevista). Por essa razão, ela preferia, muitas vezes, andar pela via em vez de usar a calçada, o que impede que a caminhada seja feita com segurança e qualidade. Dandara nos mostra como o discurso da mobilidade ativa está direcionado a quem utiliza automóvel particular e pode ser convencido a se deslocar a pé ou de bicicleta, sendo indiferente ao público que não utiliza carro e já tem uma mobilidade ativa, mesmo em condições precárias. Essa indiferença corrobora para que muitas pessoas percebam as caminhadas diárias como uma desvantagem em suas rotinas, sem conseguir reconhecê-las como uma importante prática de autocuidado.
- 36 A própria importância de cuidar de si acaba tendo menos ressonância entre aquelas que, historicamente, têm sua existência ligada ao cuidado dos outros. Gabriela Scapini e Vanessa Marx (2020), a partir do pensamento da autora Silvia Federici, entendem o cuidado como central para a democracia, devendo ser valorizado enquanto trabalho e incorporado como política pública a partir da perspectiva feminina. Sob a lógica do cuidado enquanto enfrentamento, podemos citar o grupo “*Girl Trek*” (*Caminhada de mulher*) criado em 2010 sob a crença no poder de atos radicais de autocuidado como forma de resistência. Duas mulheres negras norte-americanas iniciaram um grupo de caminhadas que visa atingir resultados muito além do exercício físico. Cientes das estatísticas de baixa expectativa e qualidade de vida de seu grupo sociorracial e entendendo que tanto as políticas públicas de saúde da mulher como os discursos “fitness” não dialogavam com a realidade das mulheres negras, elas iniciaram o

movimento que, em 2016, se tornou o maior movimento não governamental direcionado à saúde de mulheres negras nos Estados Unidos.

Caminhamos para curar nossos corpos, inspirar nossas famílias e reivindicar a ocupação das ruas de nossos bairros. Acreditamos na disciplina e no poder de caminhar para transformar nossas vidas, ativar nossas comunidades e restaurar nossa humanidade. (Girl Trek, 2020 - tradução livre)

- 37 A iniciativa transcende tanto o modelo de mobilidade ativa saudável impulsionado pelo capitalismo verde como o de caminhada enquanto ferramenta para alcançar um ideal de corpo feminino, que não representa mulheres negras; e aprisiona em um estereótipo frágil: as mulheres brancas. As ações do coletivo partem da caminhada como um mecanismo de cura, de cuidado comum, que resgata a ancestralidade transformando a relação das mulheres com elas mesmas, com sua vizinhança e com o ambiente urbano. Nesse sentido, é necessário valorizar uma perspectiva que, apesar de emergir de uma série de fatores de opressão, é potente para se desenvolver um novo olhar sobre as práticas urbanas. Como propõe Gabriela Leandro:

Parece ser importante inverter a lógica da ausência e da precariedade como ponto de partida, para trazer à tona elementos que permitam a compreensão sobre os modos de viabilização da vida, atento, no entanto, à natureza interligada das opressões que, historicamente, constituem nossa sociedade (Leandro, 2019, p. 4).

- 38 Os modos de cuidado presentes na vida das mulheres pretas, assim como suas formas de moverem-se pela cidade, são fundamentais para se repensar os modelos hegemônicos que regem o viver a cidade.
- 39 Lélia, ao longo de mais de 30 anos residindo e caminhando pelo bairro que habita, desenvolveu uma relação de apropriação com o ambiente urbano ao seu redor, estreitando laços sociais e afetivos com a vizinhança. O cuidado oferecido por ela dentro dos diversos setores de sua vida atravessa as relações familiares e, como ela mesma aponta, criou uma rede de apoio entre uma vizinhança que ela ajudou a construir: "Foi através da luta dos moradores. Surgiu a associação dos moradores em 1988. Na época em que nasceu meu último filho. Foi aí que começou a batalha pela luz, pela água, pela infraestrutura" (trecho de entrevista). A relação afetiva de Lélia, advinda das redes de cuidado construídas em conjunto com a prática do caminhar são atributos subjetivos idealizados pelos manuais mundiais que entendem mobilidade ativa como fator indispensável para a transformação das relações urbanas, também componentes da saúde.
- 40 Lélia nos oferece outras possibilidades para além do ato de simplesmente exercitar-se durante o deslocamento produtivo. Dandara, apesar de bastante atenta às questões de saúde atreladas ao hábito de caminhar, também percebe a influência dessa escolha na sua saúde mental, sentindo os deslocamentos a pé como uma espécie de "brecha" na sua rotina cheia de demandas - rotina que reflete a de tantas trabalhadoras da saúde, mães de crianças pequenas. O ato de deslocar-se a pé de Dandara é uma prática ancestral, que ela vive desde criança acompanhada pelas mães e avós do bairro; está tão enraizada para ela que, ao analisarmos mais de perto suas distâncias percorridas, percebemos que ela se exercita muito mais do que dá o devido crédito. Sua fala transparece uma sensação de que não se esforça o suficiente pela sua saúde, possivelmente porque ela não se percebe encaixada no perfil da mulher *fitness*, representado pela normatividade branca.

- 41 Ainda fazendo coro às argumentações de Carla Akotirene (2019), a interseccionalidade não serve apenas para localizar discriminações e violências institucionais contra determinados grupos. Bem mais que isso, serve como instrumento teórico, metodológico e prático de enfrentamento ao apagamento dos povos subalternizados pela matriz colonial. Desde os genocídios europeus esse apagamento segue sendo replicado diariamente na inferiorização da população negra e suas formas de vida. Quando os estudos urbanos e as políticas públicas ditam as regras sobre o que é aceitável ou desejável, ignorando práticas já existentes, essas instâncias se colocam a serviço de uma atualização das violências coloniais.

Reflexões finais para uma discussão que não se encerra: políticas urbanas pautadas na diversidade

- 42 Muitas mulheres pretas praticam a mobilidade ativa através do uso da caminhada em seus trajetos diários, mesmo sem a valorização desse comportamento, em parte por não serem vistas como público-alvo dos discursos pró-sustentabilidade e campanhas de estilo de vida mais saudável. Essa exclusão reforça o argumento de que, para as mulheres pretas, o cuidado de si configura um ato político de enfrentamento ao racismo e à misoginia. As mulheres pretas que caminham encaram dificuldades como a insegurança pública e o pouco investimento em infraestrutura destinado aos bairros à margem, social e geográfica. Ao mesmo tempo, em suas caminhadas, desenham um modelo de saúde composto por atributos de vanguarda, como o cuidado pessoal alinhado ao cuidado coletivo e a circulação pelo bairro como parte da construção de um senso de comunidade.
- 43 As políticas públicas anulam as potências locais quando promovem padrões descolados da realidade. Nesse sentido, é importante atentar para a facilidade com que os discursos de mobilidade saudável no Brasil são capturados pelo mercado imobiliário, funcionando mais como propulsores de gentrificação e consolidação de privilégios de certos grupos sociais do que como estratégias de melhoramento urbano global e promoção de saúde para a população. A perspectiva parcial (Haraway, 2009), enquanto representatividade técnico-política, é imprescindível para inserir as lutas do movimento feminista negro enquanto guias para a elaboração de políticas urbanas. Para Sueli Carneiro (2003), a inserção das pautas do feminismo negro na esfera pública contribui para “alargamentos dos sentidos de democracia, igualdade e justiça social, noções sobre as quais gênero e raça impõem-se como parâmetros inegociáveis para a construção de um novo mundo” (Carneiro, 2003, p.130). A agenda do feminismo negro, dentro do campo da mobilidade e da saúde urbana, não apenas denuncia os efeitos particulares de opressões interligadas nos deslocamentos diários das mulheres negras, mas também - e talvez principalmente - contribui num sentido de conferir visibilidade a outras práticas de mobilidade saudável e formas de viver o ambiente urbano de um modo geral.
- 44 A intenção nesse artigo foi, a partir de dados coletados em uma pesquisa que não possuía o enfoque raça/gênero, deslocar uma discussão que comumente se encerra na denúncia das desigualdades. Buscamos exercitar um olhar sensível às possibilidades criadas a partir da diversidade (e da adversidade). As desigualdades, sem dúvida, devem ser combatidas, mas o reconhecimento das subjetividades precisa ser parte do processo. É importante reforçar novamente que, apesar de a discussão aqui apresentada ter como foco intencional a mobilidade urbana das mulheres pretas, a experiência das mulheres

negras de todos os tons de pele precisa ser contemplada na construção de cidades mais justas e saudáveis, assim como de outras populações subalternizadas. Ponderamos que uma das barreiras deste estudo é exatamente o engessamento provocado pela utilização do padrão vigente de classificação racial e de gênero. Reconhecemos que a classificação binária de gênero (homem e mulher) é restrita e não abarca identidades que escapam à categorização hegemônica. Ademais, a mobilidade ativa foi discutida com enfoque na caminhada em razão do baixo uso da bicicleta como meio de transporte na população estudada. Esse fato suscita importantes reflexões a respeito da aplicabilidade dos ideais de mobilidade ativa eurocêntricos em países do sul global, questionando especificamente o protagonismo da bicicleta dentro desses discursos.

- 45 Na mesma medida que buscamos uma cidade menos desigual, é preciso buscar uma cidade plural - atenta ao que as diferenças podem nos mostrar. Pensar práticas de cuidado atreladas ao hábito de caminhar, partindo das experiências das mulheres pretas, aponta para um modelo de saúde que poderia ser fortalecido e estimulado com políticas públicas pertinentes, voltadas às singularidades e menos padronizantes. É preciso, em todas as instâncias da vida social, enfrentar o reconhecimento do modelo branco-europeu como modo universal de existência. Finalizamos esse artigo com a inspiradora frase de Angela Davis: “quando a mulher negra se movimenta, toda a estrutura da sociedade se movimenta com ela”. Que esse seja um convite à celebração das mulheres pretas que se movimentam pela cidade, possibilitando cada vez mais a expansão desses modos de circular, ampliando sua presença nos mais diferentes espaços. Entendemos que viver com saúde requer que, também para elas, caminhar seja uma escolha e cuidar de si um direito fundamental.

BIBLIOGRAFIA

- AKOTIRENE, Carla. **Interseccionalidade**. São Paulo: Pólen, 2019.
- ALMEIDA, S. **Racismo Estrutural**. São Paulo: Pólen, 2019
- ARUP. **Cities Alive: towards a walking world**. London: ARUP, 2016.
- BRASILEIRO, Flávio Tavares. **Afinal, o que é uma rua?** *Arquitextos*, São Paulo, ano 20, n. 240.02, Vitruvius, maio 2020. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/20.240/7744>>. Acesso em: 26/09/2020.
- CACCIA, Lara Schmitt. **Mobilidade urbana: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras**. 2015, 184 f. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.
- CARNEIRO, Sueli. **Mulheres em movimento**. *Estud. av.*, São Paulo, v. 17, n. 49, p. 117-133, Dec. 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142003000300008>. Acesso em: 24/09/ 2020. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142003000300008>.
- COLLINS, Patricia Hill. **Aprendendo com a outsider within: a significação sociológica do pensamento feminista negro**. *Soc. estado.*, Brasília, v. 31, n. 1, p. 99-127, Apr. 2016. Disponível

em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69922016000100099>. Acesso em: 12/09/2020. <https://doi.org/10.1590/S0102-69922016000100006>.

CORREIA, Alice; COELHO, Carolina; SALLES, Livia. **Cidade interseccional: o direito à cidade nas perspectivas de gênero e raça**. Fórum Nacional de Reforma Urbana, 2018. Disponível em:

<<https://terradedireitos.org.br/acervo/artigos/cidade-interseccional-o-direito-a-cidade-nas-perspectivas-de-genero-e-raca/22936>>. Acesso em: 12/09/2020.

DAVIS, Angela. **Mulheres, raça e classe**. São Paulo: Boitempo, 2016.

FINCHAM, Ben; MCGUINNESS, Mark; MURRAY, Lesley. **Mobile Methodologies**. 1. ed. Basingstoke: Palgrave Macmillan UK, 2010.

NOSSA missão. **Girl Trek**, Los Angeles, 2020. Disponível em: <https://www.girltrek.org/our_mission>. Acesso em: 15/10/2020.

HARAWAY, Donna. **Saberes localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial**. Cadernos Pagu, Campinas, SP, n. 5, p. 7-41, 2009. Disponível em:

<<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/cadpagu/article/view/1773>>. Acesso em: 09/09/2020.

HELENE, Diana. **Gênero e direito à cidade a partir da luta dos movimentos de moradia**. Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, p. 951-974, Dez. 2019. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962019000300951>. Acesso em: 09/09/2020. Epub Ago 15, 2019. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4612>.

HOFFMANN, Melody; LUGO, Adonia. Who is 'world class'? Transportation justice and bicycle policy. **Urbanities**, 4(1), 2014.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção**. 1. ed. Brasília: FRBH, 2002.

IPEA. **Retrato das desigualdades de gênero e raça: chefia de família**. Chefia de família. 2015. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/retrato/indicadores_chefia_familia.html. Acesso em: 18/ 11/ 2020.

JENSEN, Ole B. **Staging Mobilities**. Abingdon: Routledge, 2013.

KAUFMANN, Vincent; WIDMER, Eric D.; VIRY, Gil. 'Motility', in Schneider, N. F. and Collet, B. (eds) **Mobile Living Across Europe II: Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison**. 1. ed. Verlag Barbara Budrich. (2010) doi: 10.2307/j.ctvddzn3g.

KILOMBA, Grada. **Memórias da plantação: episódios de racismo cotidiano**. Rio de Janeiro: Editora Cobogó, 2019.

LEANDRO, Gabriela. **Direito à cidade e questões raciais**. Revista Coletiva, Recife, Dossiê Direito à Cidade, n. 24, fev./mar./abr./mai. 2019. Disponível em: <<https://www.coletiva.org/direito-a-cidade-e-questoes-raciais>>. Acesso em: 26/09/2020.

MARCONDES, Mariana Mazzini et al. **Dossiê mulheres negras: retrato das condições de vida das mulheres negras no Brasil**. 1 ed. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE 2013.

NASCIMENTO, Alessandra S.; FONSECA, Dagoberto J. Classificações e identidades: mudanças e continuidades nas definições de cor ou raça. In: PETRUCCELLI, José Luis; SABOIA, Ana Lucia. **Características étnico-raciais da população: classificações e identidades**. 2. ed. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2013. p. 46-77.

SARAIVA, Ágar C. M. Gênero e Planejamento Urbano: trajetória recente da literatura sobre essa temática. In: **Encontro Nacional da ANPUR**, 17, São Paulo. Anais do XVII ENANPUR - sessão temática 10.2. São Paulo: ENANPUR, 2017. p. 1 -19.

SCAPINI, Gabriela L.; MARXS, Vanessa. **Atuação de mulheres em tempos de covid-19: a necessidade de reconhecimento das práticas de solidariedade e de cuidado**. Jornal da Universidade, UFRGS mai. 2020. Disponível em: <<https://www.ufrgs.br/jornal/atuacao-de-mulheres-em-tempos-de-covid-19-a-necessidade-de-reconhecimento-das-praticas-de-solidariedade-e-de-cuidado/>>. Acesso em: 16/08/2020.

SILVA, Tainan M. G. Silva e. **O colorismo e suas bases históricas discriminatórias**. Direito UNIFACS - Debate Virtual, n. 201, 2017. Disponível em:< <http://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/view/4760/3121> >. Acesso em: 26/09/2020.

SHELLER, Mimi; URRY, John. **The New Mobilities Paradigm**. Environment and Planning A, 38, (2), 2006: 207-226.

SHELLER, Mimi. **Mobility Justice The politics of movement in an age of extremes**. Londres; Brooklyn, NY: Verso, 2018.

SUBRAMANIAN, Sheela. Embodying the space between: unmapping writing about racialised and gendered mobilities. In: UTENG, Tanu P.; CRESSWELL, Tim. **Gendered Mobilities**. 1. ed. s.l.: Ashgate, 2008.

UTENG, Tanu P.; CRESSWELL, Tim. Gendered Mobilities: towards an holistic understanding. In: UTENG, Tanu P.; CRESSWELL, Tim. **Gendered Mobilities**. 1. ed. s.l.: Ashgate, 2008. p. 1 - 15.

WEGENER, Sandra; et al. **Active Mobility - the New Health Trend in Smart Cities, or even More?** Conference: Proceedings of 22nd International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society. September, 2017.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Report on Urban Health: equitable, healthier cities for sustainable development**. Geneva: WHO, 2016.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Our cities, our health, our future: acting on social determinants for health equity in urban settings**. Report to the WHO Commission on Social Determinants of Health from the Knowledge Network on Urban Settings. Kobe, Japan: WHO, 2008.

NOTAS

1. O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade de Brasília (UNB) (16/11/2016), sob o número do Parecer: 1.831.179 e CAEE: 58214416.9.1001.0030. Todos os participantes da pesquisa assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).
2. Analogia utilizada pela autora Kimberlé Crenshaw para exemplificar o conceito de interseccionalidade.
3. Os nomes originais foram substituídos.
4. Termo utilizado pela entrevistada, indicando um ofício que tem raízes no período escravocrata. Ver: GONZALES, Lélia. **Racismo e sexismo na cultura brasileira**. In: Revista Ciências Sociais Hoje, Anpocs, 1984, p. 223-244.

RESUMOS

A mobilidade é componente essencial da vida nas cidades. Os perfis e as condições de deslocamento são afetados por múltiplas variáveis e têm sido percebidos como pauta importante na promoção da saúde. Uma pesquisa realizada em três capitais brasileiras entre 2016 e 2019 revelou dados importantes que colocam a raça como elemento central da discussão de mobilidade intragênero. As diferenças encontradas nos padrões de deslocamento de mulheres de diferentes raças, em interlocução com os relatos de duas mulheres pretas entrevistadas, operam como disparador de uma discussão sobre as “escolhas” de mobilidade, propondo uma problematização do modelo de "mobilidade saudável" pautado na lógica eurocentrada. Espera-se contribuir para os debates sobre mobilidade urbana e gênero na perspectiva decolonial, apontando para a necessidade de políticas urbanas atentas às particularidades das práticas de mobilidade da mulher preta, reconhecendo as potencialidades das suas formas de transitar, ressaltando a importância de valorizar e favorecer suas experiências.

Mobility is an essential component of city life. The patterns and conditions of displacement, for both individuals and social groups, are affected by multiple variables and have been recognized as an important agenda for health promotion. A survey conducted in three Brazilian capitals between 2016 and 2019 revealed important data that place race as a central element of intragender mobility discussions. The differences found in the displacement patterns of women of different races, in conjunction with two narratives from black women interviewed, leads to a discussion on intersectionality and “chosen” mobility patterns, offering a critical approach against the model of "healthy mobility" based on Eurocentric logic. This paper aims to contribute with discussions concerning mobility and gender from a decolonial perspective, pointing to the need for urban policies that are attentive to the particularities of black women's mobility practices, recognizing its potential and favoring their experiences.

ÍNDICE

Keywords: urban mobility, race, gender, intersectionality, health

Mots-clés: mobilidade urbana, raça, gênero, interseccionalidade, saúde

AUTORES

LUÍSA HORN DE CASTRO SILVEIRA

Titulação: Mestra em Saúde Coletiva

Filiação institucional: doutoranda no Programa de Pós-graduação em Psicologia Social e Institucional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Cidade: Porto Alegre – RS – Brasil

Endereço eletrônico: luisahsilveira@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6706-922X>

BIBIANA VALIENTE UMANN BORDA

Titulação: Graduada em Arquitetura e Urbanismo

Filiação institucional: mestranda no Programa de Pós-graduação em Psicologia Social e Institucional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Cidade: Porto Alegre – RS – Brasil

Endereço eletrônico: bibianavborda@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8725-3216>

SABRINA DA ROSA MACHRY

Titulação: Mestra em Desenvolvimento Urbano e Territorial

Cidade: Toronto - ON - Canadá

Endereço eletrônico: machrysabrina@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0167-5865>

JULIO CELSO BORELLO VARGAS

Titulação: Doutor em Engenharia de Transportes

Filiação institucional: Professor adjunto do Departamento de Urbanismo e do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Cidade: Porto Alegre - RS - Brasil.

Endereço eletrônico: julio.celso@ufrgs.br

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8321-5362>