ResearchGate

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: https://www.researchgate.net/publication/364332107

MULHERES E MOBILIDADE NA PERIFERIA SUL DE SÃO PAULO

Chapter · October 2022

CITATIONS
0

READS
137

3 authors:

Jose Oliveira Hercilio

6 PUBLICATIONS **1** CITATION

SEE PROFILE

Mary Jane P. Spink

Pontifical Catholic University of São Paulo

135 PUBLICATIONS **1,665** CITATIONS

SEE PROFILE

Lupicinio Íñiguez-Rueda

Autonomous University of Barcelona

205 PUBLICATIONS **2,764** CITATIONS

SEE PROFILE

All content following this page was uploaded by Lupicinio Íñiguez-Rueda on 14 October 2022.

The user has requested enhancement of the downloaded file.

Pessoa de Oliveira, José Hercilio; Íñiguez-Rueda, Lupicinio; Spink, Mary Jane (2022). Mulheres e mobilidade na periferia sul de São Paulo. (Pp.94-114). In: Costa de Oliveira, Sandra; Focesi Pelliccioni, Maria Cecília; Faria Westphal, Márcia (Org.). Mobilidade urbana em tempos de pandemia. Universidade de São Paulo. DOI 10.11606/9786588304099

Capítulo VI

MULHERES E MOBILIDADE NA PERIFERIA SUL DE SÃO PAULO

José Hercílio Pessoa de Oliveira
Lupicínio Iniguez Rueda
Mary Jane Spink

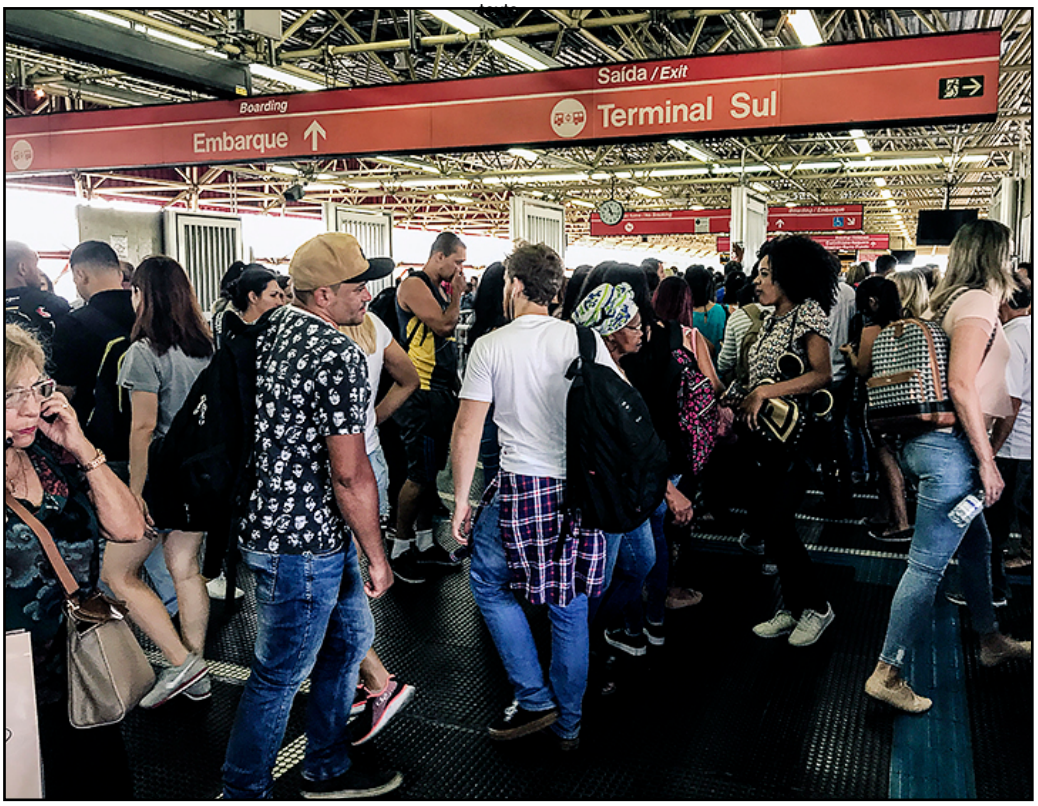


Foto: Depositphotos 186838746-XL- luacsecnarf.yahoo.com.br (Lu S)

A rotina das excluídas na pandemia

Não paro em casa, preciso sair direto, eu trabalho direto. Trabalho com bolos, doces, salgados e essas coisas, a gente precisa se virar né, se não morre de fome, mas graças a Deus eu tenho muitas clientes, até na Zona Leste eu faço entregas e daqui pra chegar lá eu gasto umas três horas. Nessa Pandemia eu não parei de trabalhar não, quando saiu o primeiro caso, eu fui fazer entrega bem lá na Zona Leste. Peguei o metrô na época

do carnaval e já tinha casos no Brasil. Não era pra ter proibido o carnaval? Foi todo mundo pra sambódromo, todo mundo pra bloquinho. Eu vi situações dentro do metrô que depois eu fiquei imaginando, vai aparecer milhões de casos. Gente, não tinha lógica. Os transportes públicos estavam lotados, eu via o povo tudo suado perto de mim, mas eu ia fazer o que? Apareceu o primeiro caso, os turistas vêm tudo pra cá, vem ano novo, vem carnaval. Então no início devia ter parado tudo. Aqui não tem quarentena, nós trabalhamos fora e a patroa não dá folga. No começo diminuíram os ônibus que já são poucos, então você acha que piorou pra quem? Ninguém tá respeitando a quarentena e essas coisas de isolamento aqui numa casa de dois cômodos, como faz? (Luiza, Roda de conversa no Jardim Vila do Sol, extremo Sul periférico de São Paulo, julho de 2020).

Argumentamos nesse texto sobre as diferenças existentes nos padrões de mobilidade de mulheres e homens, enquanto para eles a mobilidade é homogênea e por isso sempre foi pensada assim. Elas precisam inventar modos de deslocamentos para se adequarem a uma mobilidade que não dá conta de suas múltiplas necessidades. A desatenção dessas particularidades produz inequidades que precisam ser eliminadas e para isso é imprescindível uma investigação específica sobre isso.

Por conseguinte, um dos requisitos indispensáveis é conhecer a experiência na mobilidade das mulheres. Com isto em mente, e no enquadramento da investigação citada anteriormente,[14] decidimos primeiramente entender como as mulheres se movem pela cidade, com os perigos e problemas que as mulheres enfrentam na mobilidade.

Como se lembrará, nossa investigação se realizou nos distritos de Jardim São Luiz e Jardim Ângela, ambos na zona sul da cidade de São Paulo. A escolha desse local deu-se porque os dois autores fazem parte da Estação de Pesquisa Urbano M'Boi Mirim[15] que realiza diversas investigações na região. Ao habitar a região observamos e compartilhamos os transtornos e as dificuldades de locomoção que as mulheres enfrentam quotidianamente, o que nos levou a indagar nas caraterísticas da mobilidade delas e dos locais por onde se deslocam, como serviços de saúde e de outras áreas da administração pública, mercados, farmácias, igrejas, hospitais, padarias, parques, centros de compra, casa de amigos e parentes, terminais de ônibus

14 Ver na página 77, neste mesmo livro "Mobilidade das mulheres em territórios periféricos"
15 http://ceapg.fgv.br/m-boi/sobre-estacao

e outros. Especificamente temos indagado sobre como elas acedem aos diferentes espaços e quais são seus problemas e dificuldades específicas. Com este trabalho pretendemos questionar e dar alguma luz sobre a adequação dos serviços de transporte público ao padrão de mobilidade das mulheres na região, identificando seus principais problemas.

O sofrimento das mulheres que se movem pela cidade

"People. Lots of them..."
Foto: By Diego Torres Silvestre - Diego3336 is licensed under CC BY 2.0

Os deslocamentos das mulheres apresentam características específicas, na medida em que elas desempenham atividades tanto no espaço privado (o mundo do lar e da família) como no espaço público (o mundo do trabalho e da competitividade), compondo uma rede própria de mobilidade (FORNECK e ZUCCOLOTTO, 1996).

A mobilidade dentro do bairro não é pensada pelo poder público. Além de trabalhar fora de casa, as mulheres levam as crianças à escola, à casa dos avós, à creche, ao posto de saúde etc. Entre "o lar", o "o trabalho e a competitividade", exercem várias atividades que são invisíveis para a organização dos transportes públicos.

As mulheres também possuem padrões de viagem diferenciados, segundo características demográficas. A mobilidade feminina depende de

diversos fatores, tais como idade, responsabilidade no cuidado com crianças e idosos, renda, nível de emprego, classe social e nível de escolaridade. Maria Luiza Forneck e Silvana Zuccolotto (1996) observam ainda que, em razão de estarem mais sujeitas ao regime de trabalho diferenciado e por realizarem mais visitas sociais entre sua família e amigas, as mulheres viajam com maior frequência em períodos fora do horário de pico, quando comparadas aos homens. O sistema de transporte público não considera essas especificidades: diminui a oferta de serviços nesses horários e retiram de circulação interna os ônibus que as levariam aonde precisam ir. O sistema de transporte público foi dimensionado, há muito tempo, para os homens se deslocarem entre suas casas e seus locais de trabalho, não atendendo adequadamente às mulheres (NAKANO, 2015). Isso é assim por razões óbvias: a sociedade é patriarcal e sexista. Assim, os estudos são orientados para o mover-se de um único tipo de sujeito, o masculino, sendo o transporte público padronizado para esse tipo humano. Ocorre que a experiência de mobilidade não é nada homogênea; é um erro seguir concebendo o passageiro como um sujeito universal. O urbanismo já discute a diferenciação funcional do espaço urbano (GUTIÉRREZ, 2007; YOUNG, 1996), falando dos ritmos funcionais da cidade; e as mulheres apresentam um comportamento menos uniforme quando se movem pela cidade.

Os feminismos reconhecem há muito tempo que o gênero e a mobilidade são inseparáveis. O primeiro influencia a segunda de maneira profunda e muitas vezes sutil (HANSON, 2010). Em geral, os principais temas de investigação a respeito de gênero e mobilidade urbana estão relacionados à violência de gênero, abuso sexual no transporte público; uso diferenciado do espaço público, em particular do transporte público; o caminhar e o uso do automóvel; o uso do tempo.

Nos países desenvolvidos, nas três últimas décadas houve um crescente reconhecimento da importância de integrar as questões de gênero em pesquisas que orientem as estratégias e o planejamento das políticas de mobilidade (BUITEN, 2007). Com a aplicação da lente de gênero, as abordagens androcêntricas são questionadas no planejamento tradicional. No entanto, essa perspectiva precisa ser levada a países como Brasil, onde esse planejamento se torna mais urgente como forma de combater a pobreza e a opressão.

Problemas específicos no itinerário das mulheres

Marcha das Vadias, 2012, São Paulo.
Foto: Autor/a desconhecido/a.

Argumentamos que as mulheres enfrentam problemas específicos em relação à mobilidade urbana e propomos que um caminho de superação deste pode ser feito por meio de uma política pública heterogênea, que contemple as necessidades de homens e mulheres, já que a experiência dos deslocamentos femininos é diversa. As mulheres são as mais afetadas em sua mobilidade. Elas são responsáveis, em sua maioria, por muitas funções dentro da casa, cuidados e responsabilidades que exigem um desdobramento maior no dia a dia. Além de todas essas questões, elas são afetadas com mais frequência pela insegurança nas ruas, nos transportes e nos espaços públicos em geral. Os problemas de mobilidade vão além dos enfrentados no transporte público; ouvimos as mulheres falar de outros enfrentamentos ao mover-se na cidade. Subdividimos suas falas em temas, que apresentaremos indicando como cada grupo etário destacou os diferentes sofrimentos que enfrentam ao sair de casa.

O assédio sexual apareceu como o maior empecilho no mover-se, em especial para os dois grupos mais jovens, muitas vezes tolhendo-lhes o direito de ir e vir, assim como a liberdade de se vestirem como queiram, além da limitação em sair de casa quando estão sozinhas. Apresentamos os seguintes temas: assédio sexual, violência dos assaltos, falta de estrutura nos bairros, falta de serviços públicos e privados próximo de casa e as múltiplas funções a elas impostas.

Assédio sexual

Uma pesquisa dos institutos Patrícia Galvão e Locomotiva, em parceria com uma empresa de transporte por aplicativo, realizada com 1.081 brasileiras em diversas regiões do país, apontou que a violência do assédio sexual já foi experienciada por 97% das entrevistadas. Outros 71% conhecem alguma mulher que já sofreu assédio em público16. O crime de importunação sexual, definido pela Lei nº 13.718/2018, é caracterizado pela realização de ato libidinoso na presença de alguém de forma não consensual, com o objetivo de "satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro". O caso mais comum é o assédio sofrido por mulheres em meios de transporte coletivo, mas também enquadra ações como forçar beijo e passar a mão no corpo alheio sem permissão. O infrator pode ser punido com prisão de um a cinco anos.

Nossas participantes relatam estas experiências difíceis de maneira muito enfática. As mulheres mais jovens, de 15 a 18 anos, relatam com muita clareza o assédio sexual que sofrem em seus deslocamentos quotidianos; Por exemplo: os olhares persistentes dos homens as acompanham e provocam medo e desconforto:

Pesquisador – Você falou de homem que olhava você diferente...

AE: Também, eu me senti muito desconfortável porque tinha um homem que eu não conhecia e ficou me olhando muito, e aí eu fiquei desesperada. Aí eu estava lá atrás e tive que ir para perto do cobrador porque eu fiquei meio que com medo, tipo... Até... Até, tipo, quando a gente anda na rua, pode ser da minha casa até a dela, que eu vou pela avenida, tipo, a gente sempre recebe alguma cantada. É uma coisa muito desconfortável, sabe, para uma mulher. E é uma coisa que acontece em qualquer lugar.

P: Esse tipo de problema acontece na rua, nos ônibus...?

CM: Em todo lugar. Você abre o portão da sua casa e você tá exposta a isso.

P: Alguma vez decidiram não fazer alguma coisa por causa disso? E as mães também falam que acontece com elas esse tipo de coisa?

16 ALBUQUERQUE, F. Pesquisa mostra que 97% das mulheres sofreram assédio em transporte. Agência Brasil, [s.l.], 18 jun. 2019. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2019-06/pesquisa-mostra-que-97-das-mulheres-sofreram-assedio-em-transporte>. Acesso em: 24 jun. 2019.

AE: Hum hum...

CM: Eu tenho um vizinho que ele é motorista de ônibus. Quando a minha mãe se separou do meu pai, ela... A gente saiu uma vez, tinha carro antes, aí a gente saiu uma vez de ônibus. Aí estava eu e meu irmão, meu irmão era um pouco menor, aí a gente estava no ônibus e minha mãe estava com shorts branco. A gente entrou no ônibus e coincidiu desse nosso vizinho estar dirigindo o ônibus e a gente sentou lá. Aí a gente pegou e foi sair. Minha mãe estava com meu irmão, meu irmão era um pouco pequeno. Pediu para sair pela porta da frente. Aí ela foi pagar a condução e virar a catraca. Na hora que ela voltou para pagar o ônibus estava um pouco vazio, só tinha gente do lado de trás. Aí o motorista fez tipo "fiu-fiu" pra minha mãe e falou pra ela que ela não precisava pagar condução, que ela era linda e que não precisava pagar condução. Aí ela foi, pagou a condução e virou a catraca e saiu e, tipo, eu fiquei muito braba. Meu, ele é meu vizinho, aí eu olho...

Nessas circunstâncias, as mulheres resistem a essa violência de todas as formas possíveis, criando estratégias para fugir do assédio:

AE: Uma vez eu saí com a Ana, a gente estava num passeio. Sabe onde tem o impostômetro, em frente ao Pátio do Colégio? Sabe? Enfim... É no Pátio do Colégio. Aí a gente estava ali esperando ônibus da excursão chegar, aí a gente pediu para a professora e foi comprar sorvete do outro lado da rua, na padaria. Eu fui com ela. Aí tinha uns senhores que estavam de moto, estavam de jaqueta de couro e eram bem velhinhos mesmo, e eles estavam numas motonas lá. Aí a gente passou e eles mexeram com a gente, e aí a Ana pegou e segurou na minha mão e falou: "Dá licença que essa é minha namorada..." Eu fico muito braba... Não... [risos] Aí, na maioria das vezes, a gente tá com amiga e eu falo pra fazer algum sinal para a sua amiga e ela... Vamos, gata... [risos] É assim. Às vezes você tem que fingir uma coisa que você não é para afastar. Mesmo que seja um menino da nossa idade... Agora namoro, já não tenho mais ilusão com essas coisas. Meu namorado... Eu respeito muito bem. Quando eu saio com ele, ele fica, tipo... É minha...ninguém olha. Quando ele percebe que tem alguém olhando ele... Faz bem assim... [risos] Pelo menos ele nunca reclamou das minhas roupas. Eu me sinto muito mais, tipo, protegida em usar shorts curto quando eu saio com ele porque, pelo menos, quando

a gente tá acompanhada ninguém mexe. Ele é bem alto também, ninguém mexe [risos].

CM: Eu saí, fui na festa na casa do meu padrinho e eu vesti um vestido longo, igual ao dela, só que era tomara que caia. Aí eu fui sair e minha mãe mandou eu voltar e colocar uma blusa por cima, porque eu ia de ônibus sozinha e iam mexer comigo. Aí eu fiquei: "Eu tô com calor, vou pôr blusa por causa disso?" [risos] Eu fiquei muito braba!

As mulheres mais idosas têm problemas parecidos com o das mais jovens:

P: As meninas mais jovens falaram muito de assédio sexual no transporte. Vocês também acham isso importante?

F: Muito importante... Muito importante... É... Eu nunca passei por isso, mas eu tenho amigas que infelizmente já passaram... Dela tá sentada e o cara começar a subir as mãos nas pernas dela e, aí, ela ficou com vergonha, ela não falou para ninguém, só que trocou de lugar e saiu... Tanto que hoje ela não tem coragem de sentar do lado da janela de um ônibus... Ou ela fica em pé... Porque às vezes a gente acaba de ficar com vergonha daquilo que fica acontecendo, tem algumas que brigam, xingam e tal... E elas ficam com vergonha... Graças a Deus isso nunca me aconteceu, não que eu percebesse... Porque às vezes tá muito apertado e tem um cara atrás da gente, e a gente vive armado também né (risos)... Prestando atenção, meio bruta, se tem um cara parado atrás, a gente já começa a se mexer, pra ele sair de lá de trás, já faz cara feia ou sai do lugar, a gente acaba se virando pra não passar pelo abuso né... Bom, mas não que eu tenho notado.

P: Vocês têm relatos de violência sexual, de abuso, assaltos?

S: Assalto e assédio sexual contra as mulheres. Na minha rua mesmo aconteceu isso com uma mulher, isso mesmo, ela foi assediada. Ela saía 5 horas pra vir sozinha e depois disso ela não saiu mais, e ela morava ali há muitos anos. A que sofreu assédio, ela mora há 35 anos.

I: Eu saía junto com ela e depois disso nem ela teve coragem de vir sozinha pro próximo ponto que tem na entrada ali.

E: Então a gente só tem o ônibus, e assim, se eu fosse prefeita da cidade,

além de mudar o transporte, eu mudaria os ônibus e eu faria ônibus só pra mulher, eu faria separado porque eu penso que a gente ia ficar muito mais à vontade, tanto num vagão como já foi discutido essa questão de vagão, eu tenho certeza que isso daria certo porque é muito desagradável, porque daí você coloca o trem aqui, ou metrô, o que quer que seja, mas aí você ainda vai ter o problema do assédio, que dentro do ônibus a gente também tem esse problema. Então como que a gente ia resolver essa questão do assédio, já que a gente não tem pessoas educadas, principalmente os homens, eles acham que a gente é alguma coisa deles, entendeu? Que eles podem chegar e encostar em você e fazer o que ele quiser, e aí é uma sociedade machista, a gente sabe que é, então não é assim, querendo vamos excluir, pôr a mulher num canto e o homem no outro, mas eu penso que nessa questão do assédio eu preferiria entrar num ônibus de mulher, e em um vagão só de mulher.

M: Eu também já fiz uma pessoa descer do ônibus, não por mim, né, mas por uma mocinha que estava lá sentada com ele. Porque eu ouvi um barulho estranho de sacola de mercado, daí eu olhei, quando eu olhei eu vi que ele estava com o pênis de fora, na sacola, e a moça do lado, ela estava branca, daí eu não tô acreditando, meu Deus eu não estou acreditando, não acredito e falei: Gente! Ninguém está vendo? Esse moço está se masturbando do lado da moça! Para o ônibus! Para o ônibus, e ele desceu. Com você não vamos viajar, você desce senão vamos chamar a polícia... O povo como quem não tá vendo nada, mas quanta gente viu? Mas as pessoas têm medo de falar.

Violência dos assaltos

Para Liliane Raniero (2005), a cidade é o espaço onde a vida social e seus conflitos se expressam. Esse ambiente é hostil às mulheres, que são objeto de vários tipos de violência, tanto em seu transitar cotidiano como nos espaços públicos, em suas vivências, em seu trabalho e nas instituições. As políticas públicas subestimam a violência sofrida por elas, isso porque as leis são geralmente pensadas de forma transversal e nos gabinetes. Quem pensa essas políticas são, em sua maioria, homens; com isso, a violência percebida e contada pelas mulheres não é a mesma combatida por eles. As tentativas de superação da violência seguem indicadores generalizados, que, por serem gerais, diminuem ou invisibilizam essa violência.

Entre o "fio da navalha" da exclusão/inclusão social colocamos em debate o papel do território enquanto um possível "fio da meada" que possa dar início a uma nova trama de tecer as políticas públicas brasileiras em direção à justiça social (KOGA, 2004, p.26).

Se a mobilidade urbana é importante para o desenvolvimento da vida das pessoas, as mulheres estão em um grupo que experimenta uma mobilidade vulnerável (KAUFMANN, 2001; MIRALLES-GUASCH e CEBOLLADA, 2009), pois algumas condições sociais as impedem de se deslocar no espaço público, realizar ou satisfazer suas necessidades. Sem uma mobilidade que atenda às múltiplas demandas das pessoas, não se pode organizar a vida e o tempo, tão valioso para as mulheres, já que elas dividem as horas do seu dia em cuidar das suas coisas, da casa, dos filhos, de anciãos e de outros afazeres.

A seguir, trazemos as falas das participantes sobre os perigos que rondam o cotidiano das mulheres no espaço público.

P: E tem segurança no bairro?

F: Não, segurança não.

P: Quais são os problemas de segurança?

T: Quem assalta... São alguns, vários [risos] alguns meliantes por aí, geralmente de moto, né... Mais comum, né... Cresceu mais, né... É, acho que cresceu mais o assalto aqui...

P: Vocês conhecem as pessoas que assaltam?

M: Se a gente conhece as pessoas que assaltam? Então, assim, eu desconfio, né? Porque é lá perto de casa mesmo, tem uma boca de droga, né, que fica lá à vontade, para as pessoas irem comprar, coisa mais comum, e eu acredito que talvez saiam dali, num dá pra ver, a maioria das vezes eles vem só de boné, ou de capacete, então assim não dá pra gente reconhecer eles. Já fui assaltada sete vezes, eu nunca consegui reconhecer nenhum.

M: A primeira que eu fui assaltada a gente estava juntas, então voltamos pra casa e ele foi bem perto da nossa casa, mesmo, a gente estava na rua de casa, eu até brinquei com a Lu, poxa agente estava saindo todo dia do trabalho mais tarde, por conta de projeto, poxa, chegava em casa onze horas, o dia que consegui chegar mais cedo (risos)...

Veja o que aconteceu, aí a gente estava chegando em casa, e aí, é... O motoqueiro parou do nosso lado, e a gente conversando, na hora ele abordou a gente e a gente ficou até meio assim, sem saber o que que era, né, ele passa, passa e a gente passa o que moço (risos)... E aí eu estava, na hora eu estava com minha bolsa aberta, eu estava pegando minha chave, pior que estava dentro da minha bolsa e ele apontou o celular, pegou, aí o outro desceu, abordou ela com a arma, pegou o celular dela também, e fez o retorno e foi embora.

A violência de gênero faz das mulheres as principais vítimas no espaço urbano. A segurança de mulheres e meninas nos espaços urbanos é vulnerabilizada quando a infraestrutura dos municípios não se adequa às suas necessidades. As ruas e a infraestrutura de transporte são responsabilidades municipais importantes, que podem fazer uma enorme diferença na qualidade de vida dos grupos mais vulneráveis e de toda a população.

P: Eles acham mais fácil assaltar vocês ou pessoas idosas, crianças... Quem assaltam mais?

N: Não, eu acho que mulher, é mulher. Há duas semanas a Nelma estava voltando da escola, foi tentativa de assalto, então subiu dois homens, ela estava na mesma rua, subiu dois homens, ela cruzou com eles, os motoqueiros desceram, passaram pelos dois homens que estavam subindo, e foram assaltar ela. Eles podiam muito bem ter assaltado eles, os dois, aí não, como ela estava sozinha e ta, foram assaltar ela, e acabou nem levando porque ele não queria a marca do celular que era dela. Ele perguntou, ela falou [risos...] Aí ele falou que iPhone ele não queria, mandou ela embora [risos].

Com tudo, como afirmamos antes, o grupo de mulheres mais jovens e as de até 60 anos, experimenta um pouco de cada problema vivido por todas, por acessar a cidade de forma mais heterogênea e também por viver a experiência dos cuidados.

R: Fora a condução, tem o problema de você ficar no ponto e não tem segurança, assaltos, tudo isso é um risco. Ela já teve duas tentativas de assalto em ponto de ônibus, então eu acho isso um absurdo.

I: No ponto ali próximo ninguém fica, a maioria desce e fica tudo nesse ponto aqui, porque está tendo assalto no ponto ali em cima. Então,

é assim: para trabalhar é difícil, porque elas vão ter que terminar os estudos, e é isso aí, é o difícil. Elas já podiam trabalhar pra ajudar em casa, mas ou trabalha ou estuda, não tem como estudar à noite. E assim a gente vai encarando assim mesmo. Eu perdi consulta da minha filha que era lá na Mooca, eu não tinha noção que tinha que estar lá às 6 horas da manhã, era pra passar no otorrino.

S: É escuro porque é uma chácara, né, é mato, aí é assalto, é estupro lá, porque não temos nada, transporte, segurança.

P: Por que quando sai de manhã ainda está escuro?

I: Até seis e meia da manhã eles estão assaltando. Uma mulher que mora na Rua da S. falou pra mim essa semana que seis e meia o cara veio de carro e puxou a bolsa dela e ela saiu correndo gritando.

R: A minha filha, encostaram a arma nela, aqui nesse ponto aqui da frente, pra tentar tomar o celular dela. Ela entrou dentro do ônibus correndo, o ônibus parado no ponto, ela entrou dentro do ônibus correndo, o motorista fez sinal, senão o cara tinha assaltado ela aqui na frente.

S: É assalto quase todo dia, duas vezes ela disse que já foi assaltada aí. Eu, graças a Deus não, porque eu não saio, eu chego atrasada no serviço, mas eu não saio.

Essas mulheres habitam esses bairros periféricos por necessidade. A insegurança e a falta de mobilidade adequada que atenda às suas necessidades contribuem para o aumento da desigualdade e da pobreza. Os principais problemas que enfrentam as pessoas mais pobres, em relação ao transporte são: a iniquidade no acesso físico e econômico ao espaço; a insegurança; a qualidade ambiental; a comodidade; e a convivência. (ITRANS, 2004; RODRÍGUEZ VIGNOLI, 2008).

M: Quase todos os dias da semana, nós acordamos antes das cinco horas da manhã, tanto esse horário como às 6 horas da tarde acontece assalto. Eles veem as vans dos alunos, que estão aí pra pegar transporte, saindo da escola, para assaltar esses alunos. Então a falta de segurança nesse bairro é muito grande, não tem segurança nesses bairros. Tem mais ou menos dois meses que um rapaz, um jovem de vinte e poucos anos, ele levou um tiro, ele estava muito tempo aguardando transporte no

ponto aqui no Vera Cruz, aí veio um cara pra tirar o celular dele, e ele assustou com a abordagem. O cara chegou, se aproximou dele, ele levou um susto, e o cara acabou atirando nesse rapaz. Então isso aconteceu não tem nem dois meses, então nós moramos em um bairro que não tem segurança nenhuma.

R: As escolas também não têm segurança, não tem segurança nos postos de saúde, nós não temos segurança mais nem nos equipamentos públicos que nós lutamos pra trazer aqui pra região.

Problemas para as caminhantes

A mobilidade das mulheres caracteriza-se por uma grande dificuldade...
Foto: Arquivo pessoal de José Hercilio Pessoa de Oliveira.

A mobilidade urbana é uma das experiências que mais repercutem na qualidade de vida das pessoas na cidade, em especial quando o acesso a espaços públicos de cuidados, lazer e tantos outros é dificultado. A política pública é responsável por essa iniquidade; quando o planejamento urbano é organizado, isso é feito de forma homogênea, como acontece na maioria das grandes cidades, em que se pensa em um usuário padrão – no caso, sempre os homens. Os problemas aumentam, já que a mobilidade restrita produz as desigualdades.

A mobilidade das mulheres caracteriza-se por uma grande complexidade, já que a elas foi reservada, pela história, uma construção

social que as associa com múltiplas responsabilidades – a dos cuidados, por exemplo, que abrange uma multiplicidade de tarefas e as torna responsáveis por tudo em seu núcleo familiar, o que consome todo o seu tempo e as impede de se locomover. Esse problema aumenta nas cidades desiguais (FIGUEROA MARTÍNEZ e FORRAY CLAPS, 2015), nas quais o Estado lhes falta. Sem serviços públicos, as iniquidades se multiplicam; falta a elas uma rede de apoio, de transporte público de qualidade e que as atenda em horários específicos – além do grave problema de segurança. As oportunidades que as cidades oferecem às mulheres pobres e periféricas são restritas e muito diferentes; essa disparidade no acesso às oportunidades tem relação direta com a pobreza.

Paola Jirón (2007, p. 176) argumenta:

> O cotidiano se refere ao que as pessoas vivem de maneira diária: está conectado a lugares onde mulheres e homens vivem, trabalham, consomem, descansam, relacionam-se com os outros, constroem identidades, enfrentam os desafios e a rotina, os hábitos e as normas estabelecidas de conduta. Essas experiências acontecem de forma mais acentuada no ônibus, na caminhada, movendo-se, ficando parados, conhecendo gente, compartilhando momentos que constituem a essência do urbano (tradução nossa).

Na periferia Sul da cidade de São Paulo, a experiência de andar a pé não é das mais agradáveis, e esse modal é obrigatório pela necessidade de acessar os espaços, já que o transporte público não circula no interior dos bairros. As mulheres andam a pé de casa ao ponto de ônibus, aos locais de compra, aos postos de saúde, às escolas, às casas lotéricas e às agências bancárias, às farmácias, às igrejas e tantos outros locais. Ao caminhar, experimentam problemas no itinerário, como falta de segurança, ruas esburacadas e sem iluminação adequada, falta de calçadas e a disputa do espaço com automóveis. São áreas segregadas e com severos problemas de acessibilidade (FIGUEROA MARTÍNEZ e FORRAY CLAPS, 2015), que exigem delas um esforço redobrado nos deslocamentos a pé. As mulheres com menos recursos econômicos, , de acordo com esse autores, são as mais afetadas pela falta de transporte público eficiente e confiável e pela distância geográfica entre a casa e o trabalho.

Na prática, a experiência de habitar a cidade é diversa e traz várias implicações de gênero. Superar essa desigualdade exige planejamento

urbano e políticas públicas. Para tanto, se faz necessário compreender as atividades diárias das pessoas no tempo e no espaço. Segundo Paola Jirón (2007), contudo, as intervenções urbanas não levam em consideração a forma como as pessoas experimentam a cidade, nem o planejamento urbano usa dados abstratos que informam a realidade.

Acompanhamos, a seguir, alguns exemplos do que as mulheres falaram sobre as dificuldades que enfrentam em seus deslocamentos em razão dos problemas estruturais nos bairros da periferia: a topografia hostil, as calçadas sem padrão, ou a inexistência de calçadas, a falta de iluminação, o estado do pavimento, etc.

AE: Minha casa é um pouco longe, né? Muitos morros para subir, né? No primeiro morro não tem calçada, porque o lixo e o matagal tomaram conta da calçada (risos). Aí eu venho pra escola, depois eu volto a pé até o curso, que é lá na frente no Cedro Líbano. Depois eu volto a pé do Cedro até em casa.

M: Apesar que está um pouco mais complicado, às vezes está escuro, estes dias tem escurecido mais tarde por causa do horário de verão, então é mais fácil estar na rua, as pessoas estão mai. Geralmente, quando dá nove horas, oito, nove horas, já não tem mais ninguém na rua, então aí não dá mais pra ficar saindo. É perigoso.

P: E as ruas, também temos interesse nas ruas. Como são?

R: As ruas são cheias de buracos [risos]....

P: Há calçadas? Aqui do lado?

F: Tem calçadas, mas as calçadas não têm um padrão, não é uma coisa assim, sabe. Acho que seria legal se as calçadas tivessem um padrão, é porque eu acredito que os brasileiros andam mais nas ruas do que nas calçadas, eu digo por mim mesma [risos]. Pra mim é mais fácil e melhor andar nas ruas do que na calçada, porque na calçada tem um sobe e desce, sobe e desce, tem buraco, as vezes tem um ponto e uma árvore... Isso, isso.

T: A calçada é desse tamanhozinho, e aí tem uma árvore, tem um carro em cima da calçada, você tem que desviar...

M: Aí, nossa, pra idoso então!!!

C: A dificuldade que sinto não é ir de ônibus, é ir até o ônibus. A calçada é um caos, tem buraco, tem desnível, assim pra ver se não tem buraco que às vezes a gente acaba caindo. É, nosso bairro aqui fica na parte alta, né, tudo o que for fazer ou desce ou sobe a rua também. Nós não temos sinalização. Eu moro perto dessa casinha, não sei como chegaram aqui. Descendo ali tem uma avenida que não tem sinalização nem nada, então a gente fica se arriscando, correndo porque alguém vem em cima, então eu digo: o problema não é pegar o ônibus, é ir até ele pela situação. Mas é a casa, é as refeições, então minha família vive com medo de me perder, então tenho que falar onde eu estou indo levar celular, essas coisas. Mais também participo da igreja, não sou tão ativa como elas, mas também participo um pouquinho. Tenho muita dificuldade, tenho problema na coluna e tenho problema na perna também, e essas calçadas são muito difícil para a gente andar. O motivo para eu não andar muito a pé é por isso também; porque você tem que concorrer com os carros. Andar na calçada não tem como... Não tem sinalização nenhuma, conforme eu vá andar na calçada eu... Eu morro de medo de cair... Dá um pouco de medo de cair... Mas eu gosto de caminhar... "Mãe, por favor, não vai pela calçada. Olha o perigo dos degraus! Eu vou pela beiradinha... pior que tem carro na sarjeta.

Falta de serviços públicos e privados perto de casa

O grande desejo das pessoas que moram nos bairros mais afastados é ter o direito de fazer todas as coisas ali por perto, para não precisar pegar quatro ônibus para o trabalho ou para cuidados com a saúde etc. O ideal seria que os serviços públicos, os empregos e todo o funcionamento do cotidiano estivessem próximo das pessoas. É um sonho distante, e, enquanto ele não se realiza, as mulheres vão criando estratégias para superar o problema.

M: Tem que sair do bairro pra ir no médico, e sempre usando o transporte coletivo. E é uma passagem que é muito cara, que a gente paga um absurdo pela passagem de ônibus, a mesma que a gente paga num ônibus decente com ar-condicionado nós pagamos num ônibus que é precário, que não tem manutenção, que é sujo, que demora a passar, com a rota ultrapassada.

R: No final de semana, como ela falou, a preferência é ficar em casa vendo filme, sem pensar em pegar transporte. Não dá, às vezes essa aqui quer sair, ela não é minha filha, é sobrinha tá? Ela é minha neta. Vamos dizer assim, às vezes ela quer sair – "Tia, vamos na sorveteria?";"Ah, Julia, tô cansada, eu não quero pegar ônibus"; "Ah, tia, mas vamos!" Aí eu falo: "Ah, fia, não vamos não, a tia faz sorvete pra você e nós ficamos em casa"; "Por quê?".

P: Tem escolas públicas aqui no bairro? As crianças estudam aqui mesmo?

R: A minha já foi pra lá por causa disso, você perguntou no início, a minha foi pra lá por questão do ensino mesmo, pela falta de professor, igual as duas falaram. Antigamente aqui tinha um problema muito sério com a educação, por falta de professor, aí vai que eu ponho eles dois aqui e depois eu tenho que trabalhar lá. Então, eu sair daqui pra ir buscar e voltar pra pegar eles. Eu trabalhava lá na Avenida Paulista na época, então eu falei: não, vou levar eles pra lá também.

E: Como que ela vai concorrer, por exemplo, no vestibular com uma pessoa que mora lá? Que tem mais acesso? Então eu preferi colocar elas lá justamente por esta questão, de que ela vai poder concorrer de igual com as outras pessoas, porque se ela continuar aqui ela também vai ficar sem oportunidade. Eu, por exemplo, terminei uma faculdade com 33 anos, né? E muita gente já falava: "Você está velha!" Eu já estou na segunda, mas muita gente fala, da minha família mesmo: "Você está velha pra ir fazer faculdade. Deixa isso pra lá".

R: Eles têm uma visão que temos que ir lá para o outro lado, se precisar de uma emergência é só lá no outro lado.

N: O ideal seria... Ao invés de levar o trabalhador até o trabalho, trazer o meio de trabalho até ele...Cartaz da "Conferência cívica: Mobilidade das mulheres e transporte público".

Cartaz da "Conferência cívica: Mobilidade das mulheres e transporte público". São Paulo. 27 de junho de 2018.
Foto: Arquivo pessoal de Lupicinio Íñiguez-Rueda.

Grupo de participantes na "Conferência cívica: Mobilidade das mulheres e transporte público". São Paulo. 27 de junho de 2018.
Foto: Arquivo pessoal de Lupicinio Íñiguez-Rueda.

Discussão e Conclusões

Os deslocamentos das mulheres demonstram características específicas porque elas desempenham atividades no espaço privado (o mundo do lar e da família) e no espaço público (o mundo do trabalho e da competitividade), compondo uma rede própria de mobilidade (FORNECK e ZUCCOLOTTO, 1996).

Isto está em consonância com o que apresentamos neste capítulo e com autores como Maria Ángela Díaz Muñoz e Francisco José Jiménez (2010) quem postula que as pesquisas ainda estão preocupadas com as distâncias que as pessoas percorrem de sua casa ao trabalho, nos horários de maior demanda. Nós pensamos também que são necessários mais estudos de mobilidade voltados para os deslocamentos cotidianos integrados durante as 24 horas do dia. Mais estudos que tomem em consideração às mulheres, porque as mulheres apontam uma maior sensibilidade para os fatores espaço e tempo, por suas múltiplas funções. E a mobilidade urbana precisa pensar em soluções para elas, que compatibilizam seu tempo com o trabalho e outros cuidados.

Uma primeira aproximação nos estudos de mobilidade segundo gênero foi a análise das diferenças entre mulheres e homens. As novas tendências no feminismo pensam essa questão e alargam o entendimento para outras linhas de investigação. Pretende-se reconhecer a diversidade segundo idade, atividades, nível socioeconômico e situação familiar dentro do grupo mulheres. (MUÑOZ E GIGANTE, 2007, p. 93, tradução nossa).

Nesse sentido, o Departamento de Transportes do Reino Unido considera que o equilíbrio entre esses fatores varia, por exemplo, entre regiões, destacando a importância do papel dos operadores de transporte na coleta de informações locais, que precisam ser cada vez mais específicas. Desse modo, torna-se possível compreender as características desses potenciais usuários e atendê-las de forma mais adequada (FORNECK e ZUCCOLOTTO, 1996).

Nossa posição é que, se considerarmos o ponto de vista, o conhecimento e a experiência das mulheres, estaremos em melhores condições de compreender a mobilidade e de propor modificações para infraestruturas adequadas, inclusivas e equitativas. E isto porque as mulheres não só foram levadas pelo patriarcado a se ocupar dos cuidados, mas além disso, acompanham cotidianamente a mobilidade de outros atores e atoras sociais como crianças, idosos, pessoas portadoras de deficiência, etc.

As mulheres precisam combinar trabalho remunerado e de assistência. Com isso, o quadro diário de tarefas executadas por pessoas com dupla carga de trabalho nas esferas pública e privada pode tornar-se bastante difícil de realizar. Embora as mulheres tenham aumentado muito sua participação no mercado de trabalho, as funções na esfera privada ainda continuam

sendo naturalizadas como delas. Quando houver um compartilhamento maior dessas múltiplas jornadas e os homens forem afetados, certamente teremos uma política mais equitativa. Daí a importância do recorte de gênero em todas as políticas públicas.

O cotidiano vem mostrando que algumas coisas estão muito fora do lugar na vida cívica: pessoas que não conseguem participar de eventos; pessoas que têm de sair de manhã cedinho, que dependem dos vínculos de amizade que estabelecem com o motorista, com fragilidades da vida, pessoas sem tempo e que experimentam a cidade de forma diversa e limitada já que a política de mobilidade urbana não as enxerga. Uma mobilidade urbana que não proporciona à população ligações eficientes com bens e serviços contribui diretamente para o aumento da vulnerabilidade dos mais pobres, uma vez que eles dependem exclusivamente dos meios de transporte coletivos para tudo. A falta de acesso a qualquer infraestrutura citadina é reflexo do planejamento inadequado das políticas de mobilidade.

Referências Bibliográficas

BUITEN, D. Gender, transport and feminist agenda: feminist insights towards engendering transport research. Transport and communications bulletin for Asia and the Pacific, [s.l.], n. 76, jan. 2007.

FIGUEROA MARTÍNEZ, C.; FORRAY CLAPS, R. Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. Revista de Estudios Sociales, Santiago de Chile, n. 54, p. 52-67, out. 2015.

FORNECK, M. L.; ZUCCOLOTTO, S. Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo. Revista dos Transportes Públicos, Brasília, n. 73, p. 95-103, 1996.

GUTIÉRREZ, A. D. M. Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable. In: CONGRESO LATINOAMERICANO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y URBANO, 14., 2007, Rio de Janeiro. Anais… Rio de Janeiro: PET-COPPE/UFRJ, ANPET, 2007. p. 87-111.

HANSON, S. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. Gender, Place and Culture, [s.l.], v. 17, n. 1, p. 5-23, 2010.

ITRANS. MOBILIDADE E POBREZA. ftp://200.137.71.3/Cursos/Transportes/FabioMuniz/Economia% 20dos%20transportes/mobilidade%20e%20pobreza.pdf. (2004).

JIRÓN, Paola. IMPLICANCIAS DE GÉNERO EN LAS EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD COTIDIANA URBANA EN SANTIAGO DE CHILE. Dispponível em: https://www.researchgate.net/publication/43068901_IMPLICANCIAS_DE_GENERO_EN_LAS_EXPERIENCIAS_DE_MOVILIDAD_COTIDIANA_URBANA_EN_SANTIAGO_DE_CHILE. 2007.

KAUFMANN, V. La motilité: une notion clé pour revisiter l'urbain. In: BASSAND, M; _____; JOYE, Dominique. Enjeux de la sociologie urbaine. Lausanne (Genebra): Presses Polytechnique et Universitaire Romandes, 2001. p. 87-102.

KOGA, D. Medidas de cidades: entre territórios de vida e territórios vividos. São Paulo: Cortez, 2004.

MIRALLES-GUASCH, C.; CEBOLLADA, A. Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. Boletín de Asociación de Geógrafos Españoles, [s.l.], n. 50, p. 193-216, 2009.

Muñoz, María Á. D., y Gigante, Francisco J. J. (2010). Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género? Terr@ Plural, 1(1), 91–101.

NAKANO, K. A crise da mobilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo. In: BÓGUS, L. M. M.; PASTERNARK, S. São Paulo, Transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 263-295

RANIERO, L. Herramientas para la promoción de ciudades seguras desde la perspectiva del género. Córdoba (Argentina): CISCSA, 2005. v. 1, 86p.

YOUNG, I. M. Vida política y diferencia de grupo: una crítica del ideal de ciudadania universal. In: Castells, C. (Org.). Perspectivas feministas em teoría política. Barcelona: Paidós. 1996. p. 99-126.

VIGNOLI RODRÍGUEZ, 2008. Spatial distribution, internal migration and development in Latin America and the Caribbean. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/288674160_Spatial_distribution_internal_migration_and_development_in_Latin_America_and_the_Caribbean. (Acessado em 01/03/2018).

MOBILIDADE URBANA

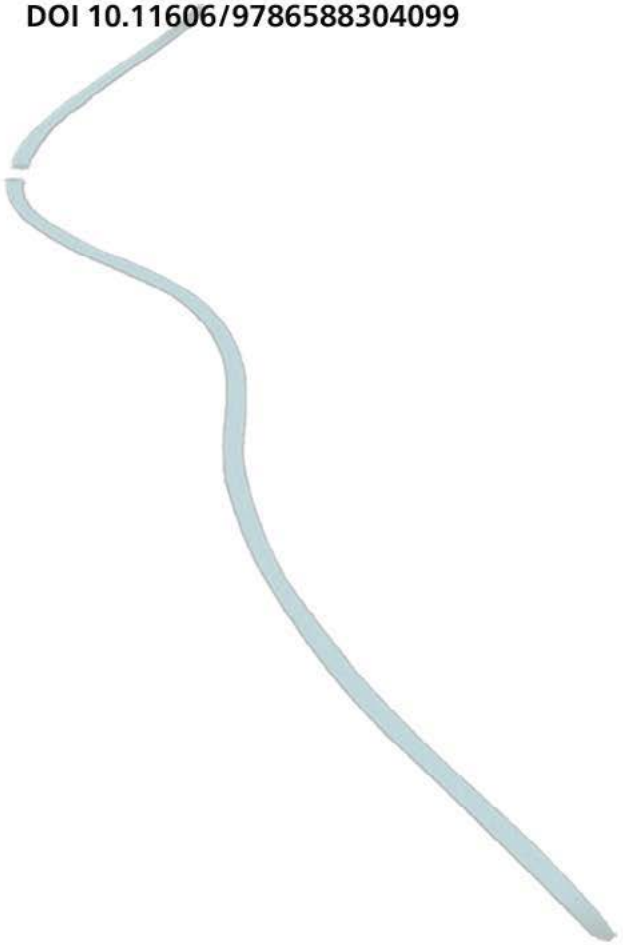
EM TEMPOS DE PANDEMIA

ORGANIZADORAS
SANDRA COSTA DE OLIVEIRA
MARIA CECÍLIA FOCESI PELLICCIONI
MÁRCIA FARIA WESTPHAL

MOBILIDADE URBANA

EM TEMPOS DE PANDEMIA

DOI 10.11606/9786588304099



"Esta obra é de acesso aberto. É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte e a autoria e respeitando a Licença Creative Commons indicada." Os autores são exclusivamente responsáveis pelas ideias, conceitos, citações e imagens apresentadas neste livro.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
Reitor: Carlos Gilberto Carlotti Junior
Vice-Reitor: Maria Arminda do Nascimento Arruda

FACULDADE DE SAÚDE PÚBLICA
Diretor: José Leopoldo Ferreira Antunes
Vice-Diretora: Patricia Constante Jaime

CONSELHO EDITORIAL
Angela Maria Belloni Cuenca (Presidente)
Carinne Magnago
Denise Pimentel Bergamaschi
Dirce Maria Lobo Marchioni
Fabíola Zioni
Gizelton Pereira Alencar
José Luis Negrão Mucci
Maria Cristina da Costa Marques
Maria do Carmo Avamilano Alvarez
Maria Tereza Pepe Razzolini
Patricia Constante Jaime

Edição
LIBRI Ceccantini

Criação das Capas
Laerte Rodrigues Júnior

Projeto Gráfico e Diagramação
Samuel Lincon Silvério

Apoio técnico:
Equipe da Biblioteca da
Faculdade de Saúde Pública da USP

Av. Dr. Arnaldo, 715
01246-904 – Cerqueira César – São Paulo – SP
http://www.biblioteca.fsp.usp.br
markt@fsp.usp.br

Catalogação na Publicação
Universidade de São Paulo. Faculdade de Saúde Pública

M687 Mobilidade urbana em tempos de pandemia [recurso eletrônico] / Organizadoras: Sandra Costa de Oliveira, Maria Cecília Focesi Pelliccioni, Márcia Faria Westphal. -- São Paulo : Faculdade de Saúde Pública da USP, 2022.
226 p. : il. ; PDF

978-65-88304-09-9 (PDF)
DOI 10.11606/9786588304099

1. Mobilidade Urbana. 2. Pandemias. 3. Promoção da Saúde. 4. Transportes. 5. Planejamento das Cidades. I. Oliveira, Sandra Costa de. II. Pelliccioni, Maria Cecília Focesi. II. Westphal, Márcia Faria.

CDD 307.1

Elaborada por Alice Souza - CRB 8/6238

MOBILIDADE URBANA

EM TEMPOS DE PANDEMIA

ORGANIZADORAS

Sandra Costa de Oliveira

Maria Cecília Focesi Pelliccioni

Márcia Faria Westphal

Universidade de São Paulo

Faculdade de Saúde Pública

São Paulo

2022

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO **6**

PREFÁCIO **8**

INTRODUÇÃO **12**

Capítulo I - **MOBILIDADE URBANA, GLOBALIZAÇÃO E TURISMO**
Sandra Costa de Oliveira **14**

Capítulo II - **MOVILIDAD Y PANDEMIA COVID-19 EN MEDELLÍN, COLOMBIA XXGUSTAVO ALONSO CABRERA ARANA (IN MEMORIAN)** **30**

Capítulo III **- MOVILIDAD URBANA POST-COVID EN MEDELLÍN, COLOMBIA: REFLEXIONES PARA AMÉRICA LATINA**
Eliana Herrera Martinez, Kamila Giraldo-Quintero e Joan Benach **44**

Capítulo IV **- INFÂNCIAS E IMPACTOS DA EMERGÊNCIA SANITÁRIA COVID-19: DIREITOS, SEGURANÇA E SAÚDE**
Irene Quintans **60**

Capítulo V **- MOBILIDADE DAS MULHERES EM TERRITÓRIOS PERIFÉRICOS**
Lupicinio Iniguez Rueda, José Hercílio Pessoa de Oliveira e Mary Jane Spink ... **77**

Capítulo VI **- MULHERES E MOBILIDADE NA PERIFERIA SUL DE SÃO PAULO**
José Hercílio Pessoa de Oliveira, Lupicínio Iniguez Rueda e Mary Jane Spink **94**

Capítulo VII **- MOBILIDADE URBANA E A DISPERSÃO DO COVID-19 NAS PEQUENAS CIDADES DO DELTA DA AMAZÔNIA**
Viviana Mendes Lima, Monique Bruna Silva do Carmo e Sandra Maria Fonseca da Costa **115**

Capítulo VIII **- EDUCAÇÃO E MOBILIDADE URBANA**
Maria Cecília Focesi Pelliccioni e Andrea Focesi Pelliccioni **131**

Capítulo IX **- MOBILIDADE URBANA E PROMOÇÃO DA SAÚDE NAS CIDADES: DESAFIOS PARA O CONTROLE DA PANDEMIA**
Márcia Faria Westphal **139**

Capítulo X **- MOBILIDADE ATIVA RESILIENTE: INDICATIVOS PARA UMA NOVA CULTURA DE PLANEJAMENTO URBANO PÓS-PANDEMIA**
Layse Caetano Silva, Marcelo Karloni Cruz e Simone Raquel Lopes Romão ... **157**

Capítulo XI **- A (IN) SUSTENTABILIDADE DO AUTOMÓVEL NO "NOVO NORMAL"**
Ruan Victor Amaral Oliveira, Simone Rachel Lopes Moura e Maria Vitória da Silva Costa **179**

RELATOS DE EXPERIÊNCIA
APRESENTAÇÃO
Flavia Ceccantini **191**

Relato I - **EXPERIÊNCIA DE UMA MORADORA DA CIDADE DE SÃO PAULO** **194**

Relato II - **EXPERIÊNCIA DE UM EXECUTIVO BRASILEIRO QUE RESIDE E TRABALHA NA FRANÇA** **197**

Relato III - **EXPERIÊNCIA DE UM FUNCIONÁRIO DA COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO DA CIDADE DE SÃO PAULO.** **199**

Relato IV - **EXPERIÊNCIA DE UMA PROFESSORA DA REDE PÚBLICA MUNICIPAL DO ENSINOFUNDAMENTAL DA CIDADE DE SÃO PAULO..** **202**

Relato V - **EXPERIÊNCIA DE UMA MÉDICA INFECTOLOGISTA DE UM HOSPITAL PÚBLICO DA CIDADE DE SÃO PAULO**.. ..... **203**

Relato VI - **EXPERIÊNCIA DE UMA ARQUITETA URBANISTA DA CIDADE DE SÃOPAULO** **207**

Relato VII - **EXPERIÊNCIA DE UMA ADVOGADA ESPECIALISTA EM REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA DA CIDADE DE SÃO PAULO** **208**

Relato VIII - **EXPERIÊNCIA DE UM RADIALISTA BRASILEIRO QUE RESIDE E TRABALHA EM PORTUGAL** **214**

DEPOIMENTOS DOS MOTOBOYS **218**

AUTORES POR ORDEM ALFABÉTICA **222**

View publication stats