

Trajétórias de Marina Harkot: da mobilidade para subjetividade, interseccionalidade como abordagem, territorialidades enlaçadas com afetos

usjt
arq.urb

número 38 | set - dez de 2023
Recebido: 16/08/2023
Aceito: 16/11/2023
DOI: 10.37916/arq.urb.vi38.685

Trajectories of Marina Harkot: from mobility to subjectivity, intersectionality as approach, intertwined territorialities with emotions



Paula Freire Santoro*, Letícia Lindenber Lemos**, Larissa Lacerda***, Bruna Ferreira Montuori****, Maria Claudia Kohler*****, Paulo Fernando Garreta Harkot*****

*Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Brasil, paulasantoro@usp.br

**Universidade de São Paulo, Brasil, leticialemos@gmail.com

***Universidade de São Paulo, Brasil, larissa.gdynia@gmail.com

****Royal College of Art, Reino Unido, bruna.montuori@network.rca.ac.uk

*****Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, Brasil, mariaclaudia.kohler@gmail.com

*****Universidade de São Paulo, Brasil, pfgharkot@gmail.com

Palavras-chave:

Planejamento Urbano.
Territórios.
Subjetividade.

Keywords:

Urban Planning.
Territories.
Subjectivity.

Resumo

Este artigo foi escrito a várias mãos por pessoas que conviveram a acompanharam as trajetórias de Marina Harkot, pesquisadora que teve sua vida ceifada brutalmente em 8 de novembro de 2020 após um atropelamento quando retornava para casa de bicicleta em São Paulo. Marina foi muitas e em seus 28 anos de vida contribuiu para a pesquisa em planejamento urbano como socióloga, ciclista, ativista, envolvida em pautas como gênero e mobilidade ao longo de sua jornada. Neste artigo recuperamos suas trajetórias de pesquisa a partir de três eixos centrais: (1) da mobilidade para subjetividade; (2) interseccionalidade como abordagem; e (3) territorialidades enlaçadas com afetos. Os três eixos apontam para o olhar de Marina e seu reconhecimento que subjetividades importam no pensamento urbano bem como a expressão de identidades, experiências do corpo, expandindo a visão generalizada do medo para a multiplicidade de afetos que permitem a (re)existência de territórios marcados por discriminação e opressão na metrópole.

Abstract

This article was collaboratively written by individuals who lived alongside and followed the paths of Marina Harkot, a researcher whose life was brutally taken away on November 8, 2020, in a hit-and-run incident as she was returning home on her bicycle in São Paulo. Throughout her 28 years of life, Marina assumed various roles and contributed to urban planning research as a sociologist, cyclist, and activist. She was engaged in topics such as gender and mobility throughout her journey. In this article, we revisit her research trajectories through three central axes: (1) from mobility to subjectivity; (2) intersectionality as an approach; and (3) entwined territorialities with affections. These three axes point to Marina's perspective and her recognition that subjectivities matter in urban thinking, as well as the expression of identities and bodily experiences. This expands the conventional view of fear associated with cities, opening space for the consideration of the multiplicity of emotions that enable the (re)existence of territories marked by discrimination and oppression in the metropolis.

Introdução

Marina Kohler Harkot tinha 28 anos quando foi atropelada voltando para casa de bicicleta, pela violência que ela mesma combateu durante sua vida. Marina era socióloga formada pela USP, mestra e doutoranda em Planejamento Urbano na FAU USP. Foi pesquisadora do LabCidade até 2019. Fez consultorias para vários institutos, escritórios como o RISCO, para o Banco Mundial. Estava preparando seu memorial de qualificação para o doutorado junto ao Curso de Arquitetura e Urbanismo do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Este seria entregue em março de 2021, mas estudamos postergar por alguns meses considerando a mudança da vida no contexto de pandemia de Covid-19.

Para este artigo foi feita uma investigação das ideias em curso, procurando costurar fragmentos que chegaram a nós, de um trabalho interrompido. Assim como seu memorial de doutorado, esse artigo é também um pouco de ficção. Ou diria a filósofa feminista Donna Haraway: “tudo é ficção”. Maria Luiza Bello, em seu memorial de mestrado da FAUUSP, afirma que Haraway nos ensina que a vida é um “emaranhado de discursos, representações, signos, materialismos que compõem a realidade”, em fios que vão se entrecruzando. Para compreendê-los, é preciso “abrir as cortinas, acender a luz do palco e convidar os protagonistas deste enredo” (Bello, 2020, p. 11). Neste palco, estamos em quatro protagonistas juntando os fragmentos. Espera-se que, com recuperação, os temas e sua trajetória possam ser observados e, quem sabe, inspirem futuros pesquisadores a mergulhar neste universo.

Sua trajetória de pesquisa intensa e reflexiva, como rizoma, foi soltando raízes que alcançam mais longe, e muito além da luta por cidades cicláveis (Lemos e Santoro, 2021, p. 14) ou cidades feministas, do cuidado. Foi no cotidiano que Marina se compreendeu como ciclista e por meio de suas vivências pode compreender o distanciamento entre o espaço urbano prescrito e desenhado para sujeitos neutros daquele real, vivenciado por subjetividades constantemente atravessadas pela violência.

Em um episódio de podcast¹, Marina aponta para gênero como um marcador social da diferença necessário para compreender tais vivências no espaço urbano. Em sua pesquisa recorre a teoria da interseccionalidade, definido adiante no texto, como chave de análise para compreender as interconexões entre diferentes formas de discriminação e opressão que afetam a experiência de mulheres com relação à mobilidade na cidade. Como mulher branca, ciclista e pesquisadora compreendeu que direitos são violados nas micro-instâncias cotidianas – a distância para a creche/escola, a falta de opção de transportes para cuidadoras e chefes do lar, a insegurança das vias para caminhar e pedalar. Ao insistir que o espaço da rua é também seu, Marina nos auxilia a recuperar esta cidade dos cotidianos, das trocas, afetos, experiências e tensões, e sua trajetória de vida é homenageada a seguir, com base em três eixos de reflexão por ela levantados: (1) da mobilidade para a subjetividade; (2) interseccionalidade como forma de abordagem; e (3) as territorialidades e os afetos.

Da mobilidade para a subjetividade

Para puxar o fio da memória, voltamos ao mestrado. Propôs um mestrado que relacionasse gênero e bicicleta, vinha do movimento ativista pela mobilidade ativa, muito envolvida com a Ciclocidade, Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, uma associação sem fins lucrativos que promove a mobilidade e o uso da bicicleta como instrumento de transformação da cidade. Anteriormente ao seu mestrado, Marina já traçava relações com o urbano por meio da mobilidade ativa – viajou para Medellín, Colômbia, para participar Fórum Mundial da Bicicleta em 2014 e foi co-organizadora da primeira edição do CycloFemme no Brasil em 2015. Um pouco desta trajetória está contada em texto escrito por colegas cicloativistas descrevendo a formação do GT Gênero, à circulação em vários eventos nacionais e internacionais sobre o tema, ou luta para que o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) tivesse o número de cadeiras duplicadas para garantir a inclusão de mulheres e da paridade (Costa et al., 2020).

Foi no mestrado que usou “a bicicleta como chave de interpretação para a compreensão mais ampla da relação entre as mulheres e o urbano” (Harkot, 2018,

¹ Link para página que dá acesso ao podcast: <<http://www.labcidade.fau.usp.br/pela-cidade-especial-cidade-genero-e-interseccionalidades-6-marina-harkot/>>, acesso 05/08/2023.

p. 170). Ela fez um paralelo entre a opressão enfrentada por mulheres vivendo em cidades que não foram pensadas e construídas para suprir suas necessidades e aquela vivida por pessoas que, ao usarem a bicicleta, circulam por ruas feitas para carros. O sistema de mobilidade não é pensado para estes dois grupos, portanto elas precisam se adaptar, moldar e tomar decisões a partir dessa posição marginal.

A invisibilidade das mulheres na mobilidade, e no uso e apropriação da cidade, dominou o urbanismo generalista, voltado para um sujeito neutro cuja mobilidade se constitui pelo deslocamento entre a casa e o trabalho.

(...) a mobilidade na cidade capitalista tem esse objetivo muito claro desde o início, então o sistema de mobilidade da cidade está sendo pensado para levar força de trabalho de casa até o trabalho de manhã e de volta do trabalho até em casa ao final do dia, considerando essas horas pico também, e que horas pico são essas? (...) São as horas do cotidiano, dessa rotina de trabalho fixa e bastante cartesiana e que atende a um sujeito. Esse sujeito trabalhador, que é masculino e que é historicamente masculino e que não consegue dar conta da multiplicidade da variedade de deslocamentos que precisam acontecer na cidade para que a vida cotidiana possa ter lugar (Podcast Pela Cidade – especial Cidade, Gênero e Interseccionalidades #6 – Marina Harkot, 2019)².

Essa condição é fortemente explicada pela divisão sexual do trabalho, pela invisibilidade e desvalorização do trabalho reprodutivo, que se refletem em uma divisão sexual do espaço. Cria também binariedades – como casa e cidade, moradia e trabalho, trabalho reprodutivo e produtivo, esfera pessoal e esfera política – dicotomias que obscurecem as conexões intrínsecas existentes entre esses espaços.

Para dar visibilidade ao que já vinha sendo produzido, Marina em seu mestrado sistematizou quase tudo o que já tinha sido publicado sobre gênero e mobilidade por bicicleta. Identificamos a partir dos dados disponíveis que as mulheres têm menor mobilidade (são mais imóveis), especialmente se olharmos para o uso dos modos motorizados individuais – carro e moto; são mais frequentemente passageiras de automóveis do que motoristas, ou usuárias de táxi; realizam viagens mais curtas em tempo e em distância, e circulam mais a pé e de transporte público; mulheres “servem passageiros” mais frequentemente do que homens, ou seja,

fazem mais viagens para levar alguém, como crianças e idosos, às suas atividades. Ainda, desde 1987, há uma proporção maior de viagens femininas nos deslocamentos a

pé e toda a série histórica da pesquisa de Origem-Destino do Metrô mostra uma supremacia masculina nas viagens com bicicleta. Diversos artigos sintetizam e retomam esta recompilação, de forma analítica (Lemos et al., 2017; Lemos, Harkot e Santoro, 2016; Lemos e Harkot, 2017).

Em 2016, Marina organizou junto ao GT Gênero da Ciclocidade uma pesquisa tipo survey (com Letícia Lemos, Priscila Costa, entre outras) com mulheres ciclistas e não ciclistas em São Paulo. A maternidade estava mais presente entre as mulheres que não usavam a bicicleta, ou seja, ciclistas mulheres eram menos frequentemente mães, particularmente quando se tratava de crianças pequenas.

Logo depois, em uma pesquisa qualitativa, buscou trazer as vozes das mulheres, deixando ver as diferenças entre elas/nós. Marina entrevistou algumas mulheres e apresentou os resultados no último capítulo do seu mestrado, quando traz a dimensão humana da experiência da mobilidade. As entrevistas trouxeram reflexões sobre alguns campos das vidas dessas mulheres. Em relação à infância, dimensões afetivas de aprenderem a pedalar ou não, do frequente desincentivo ao “se arriscar”, associado à socialização feminina e à domesticidade. Ainda, o aprendizado a pedalar aparecia muitas vezes ligado ao uso do espaço público, de jogos nas ruas, que são espaços mais frequentemente usados por meninos do que meninas. As mulheres indicaram que ter uma rede de apoio pode ajudá-las a começar a pedalar e a mantê-las pedalando. Ainda, ter referências femininas no uso da bicicleta também se mostrou inspirador, “coisa de mulher”, em que as ciclistas experientes eram reconhecidas como “destemidas”. Também em relação ao imaginário, algumas mulheres indicaram que não percebiam o uso da bicicleta necessariamente como um esporte, mas com certeza um meio de quebrar barreiras.

Já em relação ao trabalho reprodutivo, barreiras como dificuldade na logística do cotidiano – muito ligado à necessidade de garantir a mobilidade dos filhos – e de

² Link para página que dá acesso ao podcast: <<http://www.labcidade.fau.usp.br/pela-cidade-especial-cidade-genero-e-interseccionalidades-6-marina-harkot/>>, acesso 05/08/2023.

falta de segurança apareceram nas falas como questões que as afastam da bicicleta. Se percebem como mais vulneráveis do que homens a assalto, assédio e estupro. Já o uso da bicicleta para realizar as compras não se mostrou um problema para elas. Em sua própria experiência como ciclista, Marina conhecia em profundidade a relação entre carro e bicicleta na Zona Oeste de São Paulo, muitas vezes optando pela rua à ciclovia por motivos de segurança e conforto.

De modo geral, tanto essas entrevistas quanto a própria experiência de Marina como ciclista mostraram que para olhar para gênero e mobilidade as subjetividades importam. Assim como as dinâmicas familiares, o ambiente construído e a sensação de segurança (ou da sua falta). Sua dimensão corporal, da prática de atividades físicas, ou ainda, das brincadeiras de rua e do "se arriscar" não são incentivadas (pelo contrário, são desincentivadas) desde a infância, algo diretamente ligado à socialização feminina e à domesticidade. Também, mostraram que é necessário considerar as trajetórias de vida para entender onde está a barreira cultural. Percebem a infraestrutura como importante para o primeiro "click", mas as relações sociais, estímulo e a rede (família e amigos) são centrais na compreensão de que é possível também para as mulheres usar a bicicleta.

Ressaltou, também, a importância de avançar para a integração entre políticas, especialmente pensando as políticas de segurança pública e seu pouco ou quase nenhum diálogo com as demais. Na trajetória entre seu mestrado e o doutorado, ampliou o conceito de mobilidade urbana para além do deslocamento ou transporte de pessoas, bens ou informações, mas compreendida como uma experiência urbana. Experiência que inclui outras tantas dimensões que podem ter significados específicos para quem vive e usa a cidade ao se deslocar, como cultura, conhecimento do trajeto, experiência prévia, constância na utilização de um determinado modo, conhecimento da operação do modo (Harkot, 2018; Harkot, 2019). Se tornou evidente, assim, a necessidade de uma abordagem de gênero para compreender a cidade e a mobilidade.

*

Logo fomos descobertas pelas Profas. Vânia Ceccato e Anastasia Loukaitou-Sideris que, procurando interlocutoras/es no Brasil para uma pesquisa internacional, cruzaram com nossas publicações e nos convidaram para coordenar, em São Paulo, a pesquisa sobre a segurança na mobilidade das/os estudantes com enfoque

em gênero, em 2018. A aplicação de questionários on-line obteve cerca de 557 respostas, e mostrou que, enquanto a violência patrimonial atinge tanto homens quanto mulheres, a violência de gênero restringe a mobilidade das mulheres e, portanto, a sua liberdade. Às mulheres são impostas escolhas opressoras: evitar certos pontos de ônibus/linhas, não utilizar o transporte em certos horários, pensar na roupa a vestir e, até mesmo, onde se sentar dentro do ônibus. A pesquisa mostrou também que, além de gênero, a localização da instituição e a cor/raça autodeclarada também influenciam na ocorrência e frequência da violência vivenciada. Mulheres negras, pardas e indígenas que frequentam instituições consideradas "periféricas" se mostraram mais frequentemente vítimas de crime de assédio sexual: 81,3% delas foram vítimas, enquanto entre as brancas das mesmas instituições a proporção foi menor, 55,6% (Santoro e Harkot, 2020; Santoro et al., 2020; Santoro, Harkot e Lemos, 2019; Harkot e Lemos e Santoro, 2018).

Os dados coletados também indicam uma diferenciação dos tipos de violência e o local onde ocorrem. Nos espaços que podemos denominar como "restritos" (dentro do ônibus, metrô ou trem), são realizadas violências que envolvem o contato físico e toques ao corpo – como ser apalpada ou tocada –, ou, ainda, episódios de exibicionismo. Já nos espaços "abertos" (plataforma de embarque/ponto de ônibus ou no caminho) a violência ocorre "à distância", envolvendo assobios, cantadas e/ou comentários não solicitados. Entre aquelas que sofreram violência, os índices de denúncia são mínimos: apenas 13% das mulheres e nenhum homem fizeram a denúncia do assédio ou abuso sexual sofrido (Santoro e Harkot, 2020; Santoro et al., 2020; Harkot, 2019).

Nesta pesquisa também foi possível avançar metodologicamente em abordagem interseccional (Santoro et al., 2020). A discussão internacional mostrou evidentes diferenças entre os países e levou a recuperarmos a partir de uma revisão geral da literatura, ainda que breve, os fatores que afetam a segurança no trânsito e a explicar por que o conceito de interseccionalidade é uma lente importante para examinar a segurança no trânsito. O medo das mulheres por sua segurança em ambientes públicos tornou-se um campo de estudo crescente em muitas disciplinas acadêmicas (Villagrán, 2012), porque as mulheres são um alvo comum da violência sexual (ONU, 2017). As pesquisas geralmente mostram que as mulheres têm mais medo do que os homens em locais públicos e ambientes de trânsito (Smith, 2008;

Gekoski et al., 2015; ONU, 2017). Seu medo é baseado em experiências anteriores de vitimização próprias ou de conhecidos, mas também pode estar enraizado no que Bourdieu chama de “violência simbólica” – um tipo de violência que deixa marcas psicológicas e não físicas (Bourdieu apud Villagrán, 2012).

Existem variações significativas entre as mulheres em termos de sua vitimização e percepções de segurança: algumas mulheres são mais vitimizadas do que outras. Isso ocorre porque os padrões de vitimização e medo são frequentemente influenciados pelas características individuais das pessoas – histórico cultural, status socioeconômico, idade, raça/etnia, orientação sexual, deficiência, local de residência, entre outros. Por exemplo, a literatura feminista indicou que a idade da mulher – sozinha – é um forte preditor de vitimização sexual (Whitzman, 2007; Madan e Nalla, 2015). Mas é a intersecção de algumas das características individuais acima mencionadas (Gonzalez, 1984; Crenshaw, 1989) que interagem e influenciam o quão vulneráveis mulheres são ao crime e ao medo do crime. Estudos demonstraram que essas características afetam os níveis de medo em espaços públicos e ambientes de trânsito, o que, por sua vez, afeta a mobilidade de diversas subpopulações de maneira diferente. Mulheres estão mais preocupadas com sua segurança pessoal do que os homens. O medo de serem vítimas (de atropelamentos, assaltos, assédios e outras violências) restringe a mobilidade das mulheres, que evitam andar ou esperar em pontos de ônibus depois de escurecer; ou dirigem ou pegam táxis em vez de caminhar ou usar o transporte público por medo de sua segurança (Gordon e Riger, 1989; Stanko, 1990; Lynch e Atkins, 1988; Loukaitou-Sideris, 2009; entre outros).

Como dissertamos no artigo (Santoro et al., 2020), interseccionalidade é um conceito que foi cunhado por feministas negras e teóricas críticas da racialidade para descrever a multidimensionalidade das experiências vividas por mulheres negras, e como a discriminação racial e de gênero, assim como outras experiências opressivas, estão interligadas e não devem ser examinadas separadamente. Essas autoras mostram que uma análise apenas com abordagem de gênero distorce essas experiências, porque as mulheres têm identidades que se cruzam e são impactadas pela interação de múltiplos fatores. A abordagem da interseccionalidade é frequentemente uma resposta a certas condições que representam opressão: relações de poder, desigualdades, justiça em diferentes contextos sociais

(Hopkins, 2017).

O uso da interseccionalidade como abordagem de análise confronta e contrasta o colonialismo, o patriarcado, o racismo e o sexismo.

Alguns criticaram o uso de abordagens de interseccionalidade como simplesmente resumindo as opressões que uma pessoa sofre de acordo com as diferentes características que ela pode ter – resultando, portanto, em uma “hierarquia de opressões”, em vez de uma combinação dinâmica da opressão que as pessoas sofrem, que depende de muitas variáveis e está em constante mudança de acordo com o contexto (Davis, 1981; Hooks, 1981; Gonzalez, 1984). Outros têm utilizado o termo enfatizando a forma de abarcar experiências e intersecções a que uma pessoa é submetida, em especial, mulheres negras (Carneiro, 2003, 2011; Akotirene, 2018; Ribeiro, 2018). Alguns também criticam o conceito quando seu uso se restringe a apenas descrever as formas de opressão sentidas, distinguindo-as como “lutas por reconhecimento” e não “lutas por redistribuição” (Fraser, 2013). Essa abordagem também foi desenvolvida e ampliada como uma nova abordagem consistindo em diferentes formas analíticas de produção de conhecimento, bem como de emancipação política (Collins, 2017).

Para tratar dos desafios de comparar contextos diversos em uma metodologia interseccional, notamos que a falta de uma metodologia interseccional definida e usual é um desafio para aqueles que tentam empregar a abordagem em pesquisas empíricas (Nash, 2008), especialmente para o desenvolvimento de abordagens empíricas e teóricas criminológicas críticas, em novas formas de pensar o crime e a pesquisando sobre “justiça” e suas práticas e políticas (Potter, 2015). Se admitirmos que “a sociedade é organizada de acordo com linhas raciais/étnicas, não podemos supor que as fontes e respostas ao crime, ou a aplicação da justiça criminal, sejam racialmente neutras em seus efeitos e consequências” (Peterson, 2012, p. 319). As identidades, “assim como a designação de atos como crimes e as práticas nos sistemas de ‘justiça criminal’, são construções sociais” (Peterson, 2012, p. 319).

O trabalho empírico que se seguiu a partir da definição da abordagem teórica interseccional para analisar dados sobre vitimização e percepções de segurança em ambientes de trânsito debruçou-se sobre as duas principais hipóteses do livro – (i) que assédio e agressão sexual são distintos por gênero, as mulheres sofrem

níveis mais elevados de vitimização sexual durante o trânsito do que os homens; e (ii) que as percepções de segurança em ambientes de trânsito são distintas por gênero, as mulheres têm mais medo em ambientes de trânsito do que os homens (Valentine, 1990; Ferraro, 1995; Pain, 2001) – acrescentando uma terceira hipótese, (iii) que a interação de vários fatores sociodemográficos e outros pode alterar o impacto do gênero em questões relacionadas à vitimização sexual e percepções de segurança em ambientes de trânsito. Como resultados, verificamos que fatores como raça/etnia, idade, orientação sexual e local de residência em determinados contextos intervêm e podem acentuar ou suavizar os efeitos de gênero (Santoro et al., 2020).

*

As reflexões sobre mobilidade e gênero produzida ao longo desses anos de pesquisa foram apresentadas por Marina no Seminário Interdisciplinar MovimentAs: direito à mobilidade, discurso e gênero, realizado em 2019, na PUC-RJ, em uma iniciativa que reuniu discentes da graduação e da pós-graduação de universidades do Estado do Rio de Janeiro. Marina apresentou o trabalho intitulado “Por que as mulheres usam pouco a bicicleta? Uma análise para além da infraestrutura cicloviária”, trazendo as discussões consolidadas em sua dissertação de mestrado para o debate público.

A evolução destes modos de olhar e os debates sobre a mobilidade, segurança e a cidade alçaram o olhar da pesquisadora para trabalhar o tema do “medo”, substantivo feminino, que moldava o comportamento das mulheres na cidade como subjetividade que constrói espaço urbano e que, ainda antes da pandemia, já encerrava moradoras/es em casas, condomínios, ou até em bairros inteiros murados que supostamente nos protegem dos perigos do “lado de fora”, imagem construída pela sensação de insegurança, que pode ou não estar baseada em dados de vitimização.

Mas Marina amplia o medo para o prazer, levantado como hipótese de sua tese que muitos territórios são produzidos a partir de subjetividades. Não se restringe,

todavia, a olhar os territórios construídos por subjetividades que procuram evitar violências que incidem sobre certos corpos. Grupos que não são reconhecidos em determinados espaços dominados pelo perfil étnico-racial branco, por exemplo. Mas também buscou olhar para os territórios onde há um reconhecimento mútuo, de união e aliança, que vão construir possibilidades de humanização, de desenvolvimento de uma cultura, a partir de línguas, de modos de morar, de se deslocar, entre outros

aspectos que invertem a leitura do território como condição desumana e precária para uma condição estimulante e transformadora. Esta outra entrada a levou a pensar não apenas o medo, mas os prazeres que levam a produção de territórios. Marina começava a desenhar uma pesquisa sobre os territórios da prostituição, cujo primeiro resultado foi um podcast em que entrevista Diana Helene Ramos sobre seu livro que trata da transformação urbana das cidades proibindo, tolerando ou removendo territórios da prostituição³.

Ironicamente, ou perversamente, o debate público sobre sua morte deu-se em torno de seu comportamento e da expectativa em torno do papel das mulheres no mundo urbano patriarcal. Perguntavam se ela estava dentro ou fora da ciclovia, a motivação de ter saído à noite, de estar pedalando naquela hora, naquele local. Mas Marina estava onde devia estar, e escolheu o seu caminho da mesma forma que as mulheres o fazem, todos os dias. Muitas vezes, essas são escolhas pautadas pelo medo, mas que também se dão pelos prazeres, inclusive o de poder circular afrontando os papéis de gênero que a sociedade esperava que ela/nós desempenhássemos.

2. Da interseccionalidade como forma de abordagem

Já vínhamos de um mergulho teórico para pensar segurança na mobilidade a partir de uma abordagem interseccional, cujos desafios teóricos e metodológicos se apresentaram, nos provocando. Resolvemos investir nessa abordagem como ferramenta epistemológica e política para olhar as remoções e os processos de

³ Ver podcast: Pela Cidade especial Cidade, Gênero e Interseccionalidade #15: Diana Helene - <http://www.labcidade.fau.usp.br/pela-cidade-especial-cidade-genero-e-interseccionalidade-15-diana-helene/>. Acesso 08/10/2021. Ela também está na introdução de outros podcasts do Pela

Cidade especial Cidade, Gênero e Interseccionalidades, fruto do seminário de mesmo nome realizado no SESC CPT em São Paulo, janeiro de 2019. Neste evento, ela ministrou palestra que pode ser encontrada neste podcast: Pela Cidade especial Cidade, Gênero e Interseccionalidades #6: Marina Harkot - <https://open.spotify.com/episode/2Hbn6JqKC8gLdrd2yb4I23>.

desposseção aos quais ela está atrelada, a partir da experiência de pesquisar no âmbito do Observatório das Remoções, do qual a equipe do LabCidade FAUUSP integra.

Perguntamos no artigo (Lacerda et al., 2022): o que significa pensar a remoção e suas consequências a partir da narrativa de mulheres que enfrentam esses processos? Nossa aposta era que, ao recuperar as narrativas e reflexões de mulheres que sofreram ameaça ou remoção, seria possível iluminar dimensões do processo despercebidas ou encobertas pelas análises gerais do fenômeno. Faltam dados oficiais sobre as remoções, mas, também e especialmente, sobre quem é removido, o que nos impede de compreender suas consequências para os diferentes grupos de pessoas afetadas.

Fizemos do artigo um exercício teórico-político, no percurso da escrita; buscamos construir uma ferramenta epistêmica que nos permitisse (re)compreender a remoção pelas experiências de diferentes mulheres, ou seja, não se tratava apenas da constatação do efeito diferencial da remoção sobre os corpos, mas de um entendimento alargado sobre o próprio processo como mais uma dimensão da acumulação por desposseção em suas formas contemporâneas. Para alcançar esse objetivo, nos apoiamos em teóricas feministas interseccionais, compreendendo a interseccionalidade como um campo amplo, em constante refazimento e disputas, mas que, necessariamente, impõe uma abordagem racial dos processos, relacionada às demais estruturas de opressão que organizam a sociedade.

Como método, e para a composição do texto, procuramos visitar e justapor fragmentos de falas coletadas e de territórios populares visitados e vividos em imersões por meio de pesquisas do Laboratório e de parceiros, bem como visitas no tempo, que nos colocaram em contato com outras falas e territórios populares através da literatura – como os relatos da vida na Favela do Canindé contidos nos livros “Quarto de Despejo”, de Carolina Maria de Jesus e “Becos da Memória”, de Conceição Evaristo.

O artigo se dividiu em três eixos principais, todos transpassados pelo diálogo constante com as experiências e relatos de campo e com as narrativas literárias. O primeiro deles propôs um diálogo com a literatura feminista que compreende os processos de remoção como mais um dentre processos de desposseções

estruturais, com enraizamento colonial, e que assume novos contornos ao longo do tempo – no artigo, exploramos a ‘dívida’ como uma de suas manifestações contemporâneas.

Marina se envolveu na organização destes fragmentos e nos eixos de diálogo com a literatura, e, especialmente, desenvolveu o segundo deles, que procurou compreender o processo de remoção como violência, não exclusivamente infligida no ato de remover, mas como parte de violências cotidianas, lentas, que incidem sobre esses corpos, com características de trauma coletivo.

Fechamos o texto apresentando fragmentos que ajudam a compreender os processos de remoção como processo em torno do qual as assembleias formadas catalisam a potência transformadora inscrita na conflitualidade e contraditoriedade mesmo desses processos, encerrando com este terceiro eixo de análise.

No artigo, Marina Harkot avançava em leituras com a perspectiva decolonial. Uma autora que estava lendo era Françoise Vergès. Os grifos em seu livro dão pistas de uma leitura cuidadosa.

Todos os dias, em todo lugar, milhares de mulheres negras, racializadas, 'abrem' a cidade. Elas limpam os espaços que o patriarcado e o capitalismo neoliberal precisam para funcionar. Elas desempenham um trabalho perigoso, mal pago e considerado não qualificado, (...) tudo muito prejudicial à saúde delas. Geralmente, viajam por longas horas de manhã cedo ou tarde da noite. Um segundo grupo de mulheres racializadas, que compartilha com o primeiro uma interseção entre classe, raça e gênero, vai às casas da classe média para cozinhar, limpar, cuidar das crianças e das pessoas idosas para que aquelas que as empregam possam trabalhar, praticar esporte e fazer compra nos lugares que foram limpos pelo primeiro grupo de mulheres racializadas. (...) Chega então a hora em que as mulheres negras e racializadas tentam encontrar um lugar no transporte público para seus corpos exauridos. Elas cochilam assim que se sentam, seu cansaço é visível para aquelas que querem vê-lo. (Vergès, 2020, p.19).

Territorialidades e afetos

Para puxar esse fio, volto um pouco no tempo, lembro que construímos a várias

mãos uma disciplina da graduação, e levamos a disciplina para a rua!⁴ Aulas foram divididas com outras pessoas e grupos⁵, e aulas abertas foram organizadas fora da universidade: para discutir as territorialidades LGBTQ+, a Casa 1 – Centro de Cultura e Acolhimento LGBT, localizada no bairro da Bela Vista, região central da cidade⁶. Na sequência, com o olhar voltado para os territórios da prostituição – tema que, mais tarde, se tornaria o objeto de doutorado da Marina – organizamos uma aula que teve um primeiro momento na Casa do Povo, localizada no bairro do Bom Retiro, onde contamos com a exposição de Sarah Feldman, professora do IAU USP, sobre os territórios da prostituição na São Paulo. Dali, partimos para as ruas da região, guiadas por Paula Janovitch, pesquisadora do coletivo PISA: cidade + pesquisa, que, caminhando pelas ruas, rememora toda a história da Zona do Meretrício no Bom Retiro, um espaço de confinamento das prostitutas, criado pelo governo nos anos 1940.

A finalização do mestrado, a pesquisa segurança na mobilidade, os debates junto ao grupo Cidade, Gênero e Interseccionalidades e os cursos que ministramos, a levaram para outras direções de pesquisa e atuação. Inicialmente olhava para as mulheres, para estender para todos nós, a leitura de que nos encerramos voluntariamente em casas, condomínios ou até bairros inteiros murados que, supostamente, nos protegem dos perigos do “lado de fora” amedrontador, que pode ou não estar baseado em dados reais de vitimização. Mas a construção de espaços segregados se expande para além dos espaços do morar. Ora grupos se restringem a circular por territórios construídos por subjetividades que permitem que as expressões identitárias, de cultura, de reconhecimento possam acontecer – como os territórios LGBTQI+, que podem ser considerados como segregados pela sociedade, mas também como auto-segregados. Ora, políticas ou regulações públicas, como os zoneamentos morais, bem como ações de repressão do Estado,

como as ações policiais, terminam segregando determinados grupos em enclaves criminalizados. A tese de doutorado trabalhava esta hipótese, de que muitos territórios – que podem inclusive ser “demarcáveis” como já vínhamos trabalhando em aulas e textos –, são construídos a partir de subjetividades.

O trabalho programado que Marina Harkot estava desenvolvendo para a qualificação envolvia uma revisão da literatura sobre territórios da prostituição enquadrada dentro da literatura que trata da segregação espacial – no caso da prostituição –, da criminalização destes territórios, tidos como marginais, seu processo de territorialização e como o planejamento urbano regulamenta (ou não), legaliza, enfim, se relaciona com estes territórios.

Dos fragmentos que ela havia rascunhado, vê-se a tentativa de trabalhar como conceitos que atravessam o texto:

“Conceitos atravessando o texto: putafeminismo, estigma de puta, interseccionalidade.

O “estigma de puta” que contribui para as duas situações anteriores, as disparidades de gênero que precarizam a vida de mulheres, sobretudo negras e pobres, sejam trabalhadoras sexuais ou não.

Talvez usar a ideia de “putafeminismo”, de Monique Prada para, a partir da revisão de literatura, apontar a necessidade de romper com as ideias heteropatriarcais que constituem nosso campo e que excluem da cidade e apagam da história urbana aqueles e aquelas que desafiam essa estrutura” (Marina Harkot, mimeo, 2019).

E faz enlances com a transformação do território, como já vinha trabalhando nas interlocuções com Diana Helene Ramos (2015):

“Transformação urbana e prostituição: a invisibilização das prostitutas nos debates sobre os impactos de intervenções urbanas, inclusive em universidades; a

⁴ No segundo semestre de 2019, ressoando o seminário do início do ano, organizamos e oferecemos a disciplina “Cidade, gênero e interseccionalidades: conceitos, teorias e práticas” no curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, da FAU USP. Foi um curso concebido e organizado de forma coletiva, encabeçado pela professora Paula Santoro, junto à Marina Harkot, Larissa Lacerda, Gabriela Tamarí, Artur de Souza Duarte, Malu Belo e Isabela Leite. As discussões se basearam nas leituras de textos acadêmicos, podcasts, vídeos e trocas de experiências, em uma experimentação epistemológica e política que nosso grupo vem ensaiando, em muito, estimuladas pela Marina.

⁵ Dividimos a sala de aula com Jacqueline Moraes Teixeira, professora da Faculdade de Educação da USP e pesquisadora do NAU e do NUMAS, da USP, e do CEBRAP; Gabriela Leandro Pereira, a Gaia, professora da Faculdade de Arquitetura da UFBA e pesquisadora do Lugar Comum, no qual

coordena o Grupo de Estudos Corpo, Discurso e Território; Ana Castro, professora da FAU USP e pesquisadora do lab_outros e do Grupo de Pesquisa Cultura, Arquitetura e Cidade na América Latina; Ana Barone, também professora da FAU USP e pesquisadora do LabRaça; Beatriz Sanchez, doutorando em Ciência Política na USP e pesquisadora do Grupo de Estudos de Gênero e Política da USP e do CEBRAP; Poliana Monteiro, doutoranda em Arquitetura e Urbanismo na UFF e pesquisadora do GPDU UFF; Luciana Itikawa, professora da FMU/FIAM e pesquisadora da WIEGO (*Women in Informal Employment Globalizing and Organizing*) e, por fim, Fernanda Furlan de Souza e Mariana Duran Meletti, graduandas da POLI USP.

⁶ Para nos introduzir ao tema, contamos com a presença de Remom Bertolozzi, membro do Acervo Bajubá, uma iniciativa comunitária de salvaguarda e pesquisa da memória e cultura LGBT brasileira.

abordagem corrente nos projetos urbanos da prostituição como problema a ser eliminado.

Como em muitos outros ramos de negócios, o agrupamento espacial é importante e benéfico para o trabalho sexual (Cheng, 2016).

Ibelings (in Cheng, 2016) defende que red light districts trazem à tona muitas opiniões controversas sobre a prostituição, mas tem um impacto inegável nas cidades e na vida urbana. No entanto, a autora aponta que tais efeitos sobre a cidade enquanto ambiente construído é um dos aspectos menos estudados da indústria do sexo – e, dizemos aqui, também da prostituição.

Desde o final do século 20, a existência de red light zones nos centros históricos vem sendo ameaçada por projetos de renovação urbana motivados, principalmente, pelo desejo de transformar as cidades mais interessantes para, por exemplo, o turismo (Cheng, 2016). O marketing urbano (Marina Harkot, mimeo, 2019).

Para a abordagem histórica, lista autoras que pretendia visitar:

“Abordagem histórica - Delegacias de Costumes, Margareth Rago, Sarah Feldman, Beatriz Kuschnir, Magali Engels, etc.

Debates internacionais - Amsterdam (mas não só) - city branding, cidades globais. Brasil contemporâneo - transformação urbana e prostituição nas pesquisas recentes” (Marina Harkot, mimeo, 2019).

Marina começa a escrever, ou nos exigir a escrever por ela, rizomaticamente, em multiplicação. Estes três eixos apontados por sua trajetória nos convidam a ampliar o olhar sobre o que é o cotidiano na metrópole e como este não é universal, mas determinado por diferentes subjetividades, percursos, acessos e sensações. Apenas assim podemos compreender como olhava a cidade – o seu lugar de pertencimento, da (re)existência, e das redes de afeto e solidariedade.

@Pedalecomarina

Seja como estímulo, mas também como necessidade, as pessoas próximas – pais, companheiro, amigos – e não tão próximas, sensibilizadas pela profundidade de seu comprometimento e abrangência de seus focos e preocupações, se vêm instadas, para não dizer obrigadas, a contribuir para continuar seus esforços e importantes resultados.

A plataforma e Grupo de Trabalho Pedale como Marina⁷ materializa, ainda inicialmente, a tentativa de contribuir para a continuidade e ampliação dos esforços e linhas pesquisas brutalmente interrompidas. Outro exemplo é o Observatório da Impunidade no Trânsito no Brasil (OITB), elaborado no site Pedale como Marina⁸, outra ideia eclodida ao longo do doloroso e tenebroso processo de acompanhamento das ações seguidas da interrupção de sua vida. É graças à rede de apoio social que Marina construiu, amplificou e reverberou, que uma grande cobertura e divulgação desse violento e absurdo ato, foi propagado junto à mídia, sociedade, meio científico e terceiro setor.

Graças a tamanha visibilidade, o convívio com tão traumático e distópico evento foi em muito atenuado – não deixando de ser violentamente doloroso e desesperançoso – e propiciou condições que, como regra, pouquíssimos familiares e amigos de vítimas de sinistro de trânsito angariam obter.

Em reconhecimento à importância e gratidão ao apoio que a família e amigos de Marina Kohler Harkot tiveram, o OITB tem como objetivo, dentre outros, operacionalizar esta rede de auxílio. Esta rede busca, junto aos familiares das próximas desnecessárias vítimas de sinistros de trânsito, estratégias para pressionar os canais competentes para que a ação na justiça assegure que os responsáveis por esse tipo de crime selvagem tenham o justo e merecido julgamento. Mas não a garantia da impunidade que, normalmente, vigora.

Em termos objetivos, o processo iniciado após o sinistro ocorrido no dia 08/11/2020, encontra-se na Vara do Júri do Estado de São Paulo aguardando a definição da data do júri popular. Enquanto isso, o motorista responsável pela morte de Marina segue com sua vida como se muito pouco, ou nada, tivesse causado. Com a ressalva, ainda, que, de acordo com advogados que atuam na área criminal, o referido processo tem evoluído com rapidez, uma exceção ao considerar o tempo demandado para o julgamento de crimes desse tipo.

Afinal, como regularmente divulgado e tendo em conta as características selvagens e primitivas do trânsito no Brasil, a pergunta que todos devem fazer não é “se esse

⁷ Ver página web e Instagram Pedale Como Marina. Disponível em: <https://www.instagram.com/pedalecomarina/> e www.pedalecomarina.org. Acesso em 1 de agosto de 2023.

⁸ Ver página Observatório da Impunidade no trânsito no Brasil na plataforma web Pedale como Marina. Disponível em: <https://pedalecomarina.org/observatorio-da-impunidade-no-transito-do-brasil/>. Acesso em 1 de agosto de 2023.

tipo de sinistro pode ocorrer com alguém próximo” mas, “quando esse tipo sinistro ocorrerá com alguém que você ama?”.

Espera-se como utopia realizável, que esse tipo de barbaridade deixe de ser tão corriqueira no Brasil como não o é em outros países graças a ações governamentais. Estas são primordiais para que nenhuma morte ou mutilação causada pelo trânsito seja admissível na direta razão que um veículo de transporte deve ser utilizado pelo condutor para desempenhar sua finalidade, mas nunca como uma arma mortal.

Referências

- AKOTIRENE, C. O que é interseccionalidade? São Paulo: Sueli Carneiro, Pólen, 2018.
- CARNEIRO, S. Mulheres em movimento. Estudos avançados, v. 17, 2003, p. 117–133.
- CARNEIRO, S. Racismo, sexismo e desigualdade no Brasil: Consciência em debate. São Paulo: Selo Negro, 2011.
- COLLINS, P.H. Se perdeu na tradução? Feminismo negro, interseccionalidade e política emancipatória. Parágrafo, v. 5, n. 1, 2017.
- CRENSHAW, K.W. Demarginalizing the Intersection of Race and Sex; a Black Feminist Critique of Discrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics. University of Chicago Legal Forum, Chicago, n.1, 1989, p. 139–167.
- DAVIS, A.Y. Women, race, & class. Londres: Vintage, 1981.
- FERRARO, K. Fear of Crime: Interpreting Victimization Risk. Albany: State University of New York Press, 1995.
- FRASER, N. Fortunes of Feminism: From State–managed Capitalism to Neoliberal Crisis. Londres: Verso Books, 2013.
- GEKOSKI, A., GRAY, J.M., HORVATH, M.H., EDWARDS, S., EMIRALI, A. and ADLER, J.R. What Works in Reducing Sexual Harassment and Sexual Offences on Public Transport Nationally and Internationally: A Rapid Evidence Assessment. British Transport Police and Department of Transport, Londres, abril 2015. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/277814537_%27What_Works%27_in_Reducing_Sexual_Harassment_and_Sexual_Offences_on_Public_Transport_Nationally_and_Internationally_A_Rapid_Evidence_Assessment. Acessado em 1 de agosto de 2023.
- GONZALEZ, L. Racismo e sexismo na cultura brasileira. Revista Ciências Sociais Hoje, v. 2, n. 1, 1984, p. 223–244.
- GORDON, M.; RIGER, S. The Female Fear. New York: The Free Press, 1989.
- hooks, B. Ain't I a Woman? Londres: Pluto Press, 1981.
- HOPKINS, P. Social geography I: Intersectionality. Progress in Human Geography, v. 43, n. 5, 2017, p. 937-947.
- LYNCH, G. and ATKINS, S. The Influence of Personal Security Fears on Women's Travel Patterns. Transportation, v. 15, p. 255–277, 1988.
- MACHADO, A. C.; RIBEIRO, C.; ALBUQUERQUE, M. I. B.; ORTON, N.; MONTEIRO, P. (orgs.) Seminário Movimentas - direito à mobilidade: discurso - gênero. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.
- MADAN, M.; NALLA, M. Sexual Harassment in Public Spaces: Examining Gender Differences in Perceived Seriousness and Victimization. International Criminal Justice Review, v. 26, p. 80–97, 2015.
- NASH, J. C. Re-Thinking Intersectionality. Feminist Review, Londres, v. 89, n. 1, p. 1-15, 2008.
- ONU. Safe cities global initiatives. UN, v. 2, 2017. Disponível em: www.unwomen.org. Acesso em 1 de agosto de 2023.
- PAIN, G. Gender, Race, Age and Fear of the City. Urban Studies, v. 38, 2001, p. 899–914.
- PETERSON, R.D. The Central Place of Race in Crime and Justice – The American Society of Criminology's 2011 Sutherland Address. Criminology, v. 50, 2012, p. 303–327.

POTTER, H. *Intersectionality and Criminology: Disrupting and Revolutionizing Studies of Crime*. Abingdon: Routledge, 2015.

SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K.; LOUKAITOU-SIDERIS, A.; CECCATO, V.; SUNDLING, C.; TORRES, J. R.; AGRAWAL, A. W. Intersectionality of transit safety. In: CECCATO, V.; LOUKAITOU-SIDERIS, A. *Transit Crime and Sexual Violence in Cities: International Evidence and Prevention*. Routledge, 2020, pp. 217-236.

SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K. São Paulo, Brazil. In: CECCATO, V.; LOUKAITOU-SIDERIS, A. *Transit Crime and Sexual Violence in Cities: International Evidence and Prevention*. Routledge, 2020, p. 95-104.

SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K.; LEMOS, L. L. São Paulo female college students' transit safety: an overview of gender violence and spatial dynamics considering gender, race, and class. In: 6th International Conference on Women's Issues in Transportation – WIIT 2019. Irvine, Estados Unidos: Transportation Research Board (TRB), 2019.

SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K.; LEMOS, L. L. São Paulo/Brazil case of assessment of victimization and perceived safety among college students: focus on women's transit safety In: Seminário at Crime and fear in public places. Stockholm: KTH Royal Institute of Technology. v.1, 2018 p.1-1.

SANTORO, P. F.; LACERDA, L.; LEMOS, L. L. Mobilidade e feminismo, território e subjetividades: deias por Marina Kohler Harkot. MACHADO, A. C.; RIBEIRO, C.; ALBUQUERQUE, M. I. B.; ORTON, N.; MONTEIRO, P. (orgs.) *Seminário Movimentas - direito à mobilidade: discurso - gênero*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022, p. 143-150.

SMITH, M. Addressing the Security Needs of Women Passengers on Public Transport. *Security Journal*, v. 21, 2008.

STANKO, E. *Everyday Violence: Women's and Men's Experience of Personal Danger*. Londres: Pandora, 1990.

Valentine, G. Women's Fear and the Design of Public Space. *Built Environment*, v. 16, 1990, p. 288–303.

VILLAGRÁN, P. El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México. Una cuestión de justicia especial. *Revista invi*, v. 75, p. 145–169, 2012.

WHITZMAN, C. Stuck at the Front Door: Gender, Fear of Crime and the Challenge of Creating Safer Space. *Environment and Planning A*, v. 39, 2007, p. 2715–2732.