



GT - 14: Mobilidade, migração e espaço urbano

MOBILIDADE PENDULAR E GÊNERO

Uma análise sobre a relação identitária nos deslocamentos cotidianos das mulheres.

Thais Paixão França

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

francapthais@ufrj.br

Lirian Melchior

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

lirianmelchior@ufrj.br

Resumo

O presente artigo analisa a mobilidade pendular das mulheres da Baixada Fluminense que se deslocam diariamente para a cidade do Rio de Janeiro, destacando a necessidade que a perspectiva de gênero imprime através de suas experiências e influências na produção do espaço urbano. A pesquisa sintetiza em meios aos aspectos pertinentes a questão da mulher em uma análise das disparidades entre o gênero na mobilidade trabalho por meio dos conceitos teóricos e entrevistas realizadas na estação Central do Brasil. Neste sentido, sendo uma abordagem que visa promover a reflexão da mobilidade e do trabalho a partir da dialética que une corpo-gênero e território.

Palavras Chaves: Mobilidade pendular; Território; Trabalho Feminino.

A nós, que nos encontramos inseridos em um circuito social de funções automatizadas, é compressível a irreflexão do pensamento sobre o funcionamento dos elementos e processos que constroem a vivência cotidiana humana, essa qual é regida fragilmente pela metabolização de um organismo bem estruturado. Apesar de sua fragilidade, esse organismo no qual setores são interdependentes, a necessidade da análise da produção nos diferentes aspectos corrobora para compreensão dos efeitos na sua reprodução, assim mediante essa dialética este artigo busca trazer uma nova abordagem na discussão entre os conceitos de mobilidade e gênero. Importante ressaltar que esta pesquisa se integra ao projeto Mobilidade pendular e reestruturação metropolitana do Rio de Janeiro, coordenado pela professora Lirian Melchior no âmbito da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, onde temas relacionados aos deslocamentos populacionais cotidianos são discutidos sob a perspectiva da mobilidade do trabalho, segregação socioespacial, territorialidade e redes.

O fluxo diário de deslocamento se tornou uma das temáticas em destaque em resposta ao acelerado espraiamento desenvolvimentista dos espaços, especialmente nos centros urbanos, os quais seguem em resposta à dinâmica espaço-temporal pós-moderna na qual estamos inseridos socialmente. Neste sentido, a ação de transitar de uma área para outra não consiste apenas na intenção ou intuito da ação de caminhar até o objetivo, mas demanda inúmeros percursos ou tentativas de chegar ao destino, gerando assim um estudo sobre os deslocamentos diários nesses espaços. Contudo, as pesquisas realizadas até o presente momento sobre a mobilidade pendular no Estado do Rio de Janeiro carregaram em suas análises aspectos ambientais, econômicos, de infraestrutura ou até mesmo da relação público e privada na manutenção dos transportes coletivos; mas se considerarmos a heterogeneidade em nuances comportamentais, psicológicas, circulares dos corpos divergentes ao molde masculino, cis, branco iremos alcançar o questionamento. Se os corpos são diferentes, os espaços são diferentes, os insights psíquicos são diferentes e, os padrões comportamentais de circulação nos ambientes são diferentes. Por que analisamos os fenômenos espaciais ainda que em diferentes setores pela perspectiva generalizada da neutralização dos corpos neste espaço?

Assim, este convite se estende para ver a mobilidade além da ótica econômica, ecológica ou até mesmo de infraestrutura, ao anexarmos a nossa observação a relação identitária dos deslocamentos desses corpos no espaço; assim, seguindo o pensamento de interseccionalidade de Crenshaw (2002), pensar a mobilidade a partir de uma perspectiva na qual as disparidades presentes no setor de transporte, em suma o coletivo, ocorrem pela dinâmica estrutural de opressão que classifica esses corpos em posições relativas de mulheres, etnias, raças e classes.

É importante pontuar que a natureza da pesquisa parte da ideia do uso comum da utilização do termo “nós” como a soma da identificação, participação ou adoção de um ideal na transcrição da produção científica. Entretanto, por meio desta escrita vamos apresentar as diferentes parcelas das vozes que ecoam nesta operação

a fim de que possam ser escutadas em meio à dinâmica de reprodução e flexibilização do espaço-tempo na cidade. Baseado no conceito de Massey (1994) da geometria do poder relacionado ao estudo da mobilidade pendular no Rio de Janeiro na compressão de tempo espaço, “(...) pois diferentes grupos sociais e diferentes indivíduos posicionam-se de formas distintas em relação a esses fluxos e interconexões.” Portanto, ao invés de vermos apenas dados, veremos vozes e, ao invés de compartilhar uma unificação de testemunhos pautados na representatividade coletiva serão compartilhadas histórias coletadas durante os trabalhos de campo realizados na estação Central do Brasil da cidade do Rio de Janeiro, assim como a perspectiva individualizada dessas trabalhadoras residentes da Baixada Fluminense.

A pesquisa realizada teve como objetivo a análise das condições estruturais e identitárias que atuam na mobilidade do trabalho das mulheres da Baixada Fluminense. Além disso, durante nossa investigação, procuramos identificar as medidas de contravenção disponíveis, a efetividade da aplicação, assim como elas são recebidas pelo público destinado. Desse modo, analisamos também o planejamento de políticas de segurança voltadas para a proteção das mulheres tanto no transporte público tanto quanto buscamos através do aprofundamento teórico compreender a discussão sobre a construção e análise não neutra dos conceitos de mobilidade e do trabalho em relação ao corpo feminino, e como essas dinâmicas afetam as mulheres de forma particular mediante a sua jornada de trabalho e posição na estrutura familiar.

Na primeira etapa, realizamos um levantamento epistemológico sobre o tema, analisando dados secundários provenientes de fontes consagradas como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), e Instituto de Segurança Pública (ISP). Este levantamento inicial visou coletar informações preexistentes sobre reestruturação urbana, mobilidade pendular, história do trabalho feminino e outros conceitos relevantes, delineando um panorama inicial que serviu de alicerce para a formulação de hipóteses e questões de pesquisa. Na segunda etapa, desenvolvemos e aplicamos um formulário estruturado com objetivo de coletar dados preliminares. Esta fase permitiu validar a eficácia do formulário e obter uma amostra representativa, revelando barreiras significativas como o desconhecimento dos direitos de acessibilidade e a não preferência pelo uso de segmentos destinados às mulheres, considerados insuficientes para promover um espaço igualitário, assim como apresentou a dispersão sobre a temática.

A terceira etapa, foi destinada para realização das entrevistas presenciais, ocorridas precisamente na estação Central do Brasil, na busca de realizar com auxílio dos relatos coletados a união entre a teoria e a experiência em vista do aprofundamento da análise. Assim, seguindo pelo pensamento de Larrosa, a experiência está cada vez mais escassa pois o conhecimento vem da experiência, e da relação entre a teoria e a vivência. Ao adotarmos seu posicionamento sobre o método de absorção de conhecimentos e o colocarmos sob a ótica geográfica, assim assimilariamos ao trabalho de campo. Embora Larrosa, estivesse descrevendo o processo pedagógico de aplicação de conteúdos disciplinares, para um geógrafo a exposição investigativa dificilmente fugirá de uma análise espacial pois é por meio do método geográfico (Santos, 2008) que haverá a identificação e modulação do conhecimento pela perspectiva das relações dialéticas físicas e abstratas presentes neste

espaço. Assim, o trabalho de campo possibilita a aprendizagem através da vivência, da experiência; não apenas pelo conhecimento terceirizado ou repassado por alguém, mas auxilia na edificação do entendimento individual para pesquisa, conseqüentemente por meio disso foi possível nos aprofundarmos em nossa busca pela análise da percepção das mulheres sobre mobilidade e trabalho, respeitando uma ótica protagonizada e narrada por elas mesmas.

A simbologia da construção do corpo.

A formação das sociedades no decorrer da história foi preenchida por símbolos que auxiliaram na modulação das identidades e comportamentos estabelecidos estruturalmente como condizentes às suas respectivas singularidades territoriais. Alguns destes símbolos, estão presentes visivelmente sendo até mesmo cultuados como patrimônio de uma determinada cultura ou como um todo, o questionamento a ser levantado é, até onde os símbolos, principalmente os que não estão materializados, são projetados em nós? É necessário pontuar que símbolos são passíveis de uma reestruturação ou remoção significativa, por exemplo o conceito de trabalho antes e depois da modernidade, ou, a produção urbanística das metrópoles da modernidade e contemporaneamente o planejamento urbano estar alinhado a construção de centro mais ecológicos, as chamadas cidades inteligentes. Neste sentido, símbolos são mutáveis. Essa mudança pode ocorrer pela intervenção de umas das forças atuantes em nosso modelo social, de estrutura e superestrutura. No caso da estrutura ou força de base seriam necessárias intervenções de larga escala para atingir essa mudança em comparativo a superestrutura, a qual dispõe maior influência na capacidade de mudanças de símbolos, em sua maioria ligados à necessidade criada do mercado econômico de modelo capitalista. Desta maneira, é interessante analisarmos não somente os conceitos e fenômenos que ocorrem ao nosso redor ou por meio de nós, mas também adquirirmos um entendimento dos simbolismos que compõem a nossa materialidade no espaço, a evolução ou permanência dos signos que nos trouxeram até dinâmica corpo-espaço a qual nos encontramos.

A ideia do corpo por muito tempo foi fundamentada por estudos biológicos, assim como muitos aspectos que determinam o funcionamento da sociedade moderna.

Por mais que as diferenças corporais possam ser vistas e constatadas, é necessário dizer que a composição dos sujeitos não é associada apenas à morfologia dos corpos. (...) Ainda assim, os procedimentos estéticos e as cirurgias transformadoras ou reparadoras surgem como possibilidade de questionamento dos destinos biológicos, ocasionando transformações que ultrapassam os limites do nascimento. (Chotolli, 2022, pág 2).

Em seu texto Chotolli, fortalece seu apontamento por meio dos conceitos de estudiosos sobre a ideia do corpo como construção cultural pois é possível reconhecer as fronteiras e problemas que são visualizados inicialmente pelo reconhecimento das diferenças, dessa forma identificando as associações do corpo a produção de valores simbólicos sociais que divergem. Não negando a materialidade atribuída pelos estudos biológicos, mas constatando que a posição dos corpos no espaço não advém por fatores determinantes como o nascimento e órgão reprodutivo. Nossa presença, nosso corpo no espaço está além disso, se dispõe da soma

da materialidade aos signos simbólicos criados para esses corpos, em níveis de sexualidade, gênero, classe social, etnia, Estado-nação e linguagem.

Nesta linha, ao pensarmos os corpos se deslocando pelo espaço, as contribuições produtivas serão diferentes, assim como a assimilação de seu pertencimento. Por meio das diferenças, são circunscritas também as fronteiras invisíveis no espaço. Por mais que haja os limites estabelecidos socialmente para cada corpo, inegavelmente o corpo do homem se consolidou auxiliado pelos fundamentos cristãos e teorias científicas modernas, ou melhor, criou um único molde o qual serviu para ramificar o desenvolvimento da humanidade como um todo, assim para onde olharmos veremos o homem e a influência do seu poder nas relações produtivas e reprodutivas do espaço.

Ainda mais, sobre nossa sociedade ser metricamente formulada para um tipo de corpo, o professor Thomas Laqueur analisa as diferenças entre a construção dos conceitos que relacionam corpo e gênero:

(...) o homem é a medida de todas as coisas, e a mulher não existe como categoria distinta em termos ontológicos. Nem todos os homens são masculinos, potentes, dignos ou poderosos, e algumas mulheres ultrapassam alguns deles em cada uma dessas categorias. Porém o padrão do corpo humano e suas representações é o corpo masculino. (Laqueur, 2001, p. 75).

Mediante a isso, podemos afirmar que vivemos em uma sociedade na qual os moldes de desenvolvimento, linguagem e códigos foram atribuídos ao corpo do homem, assim mesmo que não sejam o foco de determinada ação ou referencial, o seu corpo, psique e anseios serão uma influência. Assim, construção da história do trabalho, do desenvolvimento humano, dos deslocamentos e fluxos migratórios, da tecnologia, de guerras, e de acordos de paz, até mesmo acervo científico que temos veremos de forma natural um homem como referência. Esta não é uma análise que se opõem aos corpos masculinos, mas que procura identificar o porquê dentre tantos outros símbolos perpetuamos o corpo masculino como no estado neutro de centralidade referencial, quase como o ponto nulo ao compararmos a análise de outros corpos, esses sendo estereotipados como o “outro”. Em razão disso, é necessária uma análise na qual promova identificar os aspectos sociais de identidade, percepção e linguagem territorial do espaço partindo da percepção dos corpos das mulheres.

A questão de gênero na mobilidade

A partir dos estudos sobre a mobilidade da força de trabalho (Gaudemar, 1977) e da compreensão sobre a importância dos territórios enquanto elemento de resistência da sociedade (Haesbaert, 2004), buscamos entender como o deslocamento pendular cotidiano das trabalhadoras da Baixada Fluminense se apresenta, buscando compreender as diferentes territorialidades por elas vivenciadas, enquanto manifestações de identidades e lutas sociais.

Seguindo por esta análise, os corpos femininos dentro desses territórios sofrem para além das questões apontadas, pois há para elas ainda as questões impostas ao seu gênero, principalmente relacionadas às “responsabilidades do lar”. Devido às condições precarizadas do trajeto pendular, as horas gastas fora de casa se tornam uma problemática da qual deve ser igualmente analisada pois ainda que elas estejam em busca por

sua subsistência, por vezes essas mulheres não terão apoio de uma rede da qual as permitam realizar sua jornada de trabalho sem preocupações as quais foram incumbidas pela sociedade de valores patriarcais.

A história da construção dos espaços periféricos da cidade do Rio de Janeiro já denuncia o quão violento foi e permanece sendo a ação do condicionamento reducionista identitário e territorial para esses corpos marginalizados. A mobilidade pendular intraurbana é a expressão materializada da precarização do trabalho, pois mesmo em condições trabalhistas irregulares, a metrópole para esses trabalhadores continua a ser o centro da sua subsistência devido a oferta salarial mais atrativa e disponibilidade de vagas em comparação às regiões periféricas.

O caso da Márcia é algo que podemos citar como exemplo, (uma mulher nordestina que atualmente residente do município de Mesquita) ela realiza rotineiramente o cansativo trajeto até seu trabalho na Central do Brasil. “Eu tento pegar só os turnos da manhã em dias da semana. No máximo fico até as 15h, porque assim eu consigo chegar em um horário de pegar minha filha na escola.”; “Quando tem um imprevisto, e eu não chego a tempo ela vai pra casa dos parentes do meu marido.” Ao perguntar sobre o porquê de manter um trabalho do qual demanda um deslocamento no mínimo de 1h todos os dias, ela respondeu, “Eu morava aqui perto no morro da providência, mas não era próprio né. Aí, eu e meu marido fomos em busca da casa própria, mas eu sinto falta daqui porque tudo fica perto. Enfim, às vezes me pergunto porque não fiquei aqui.”

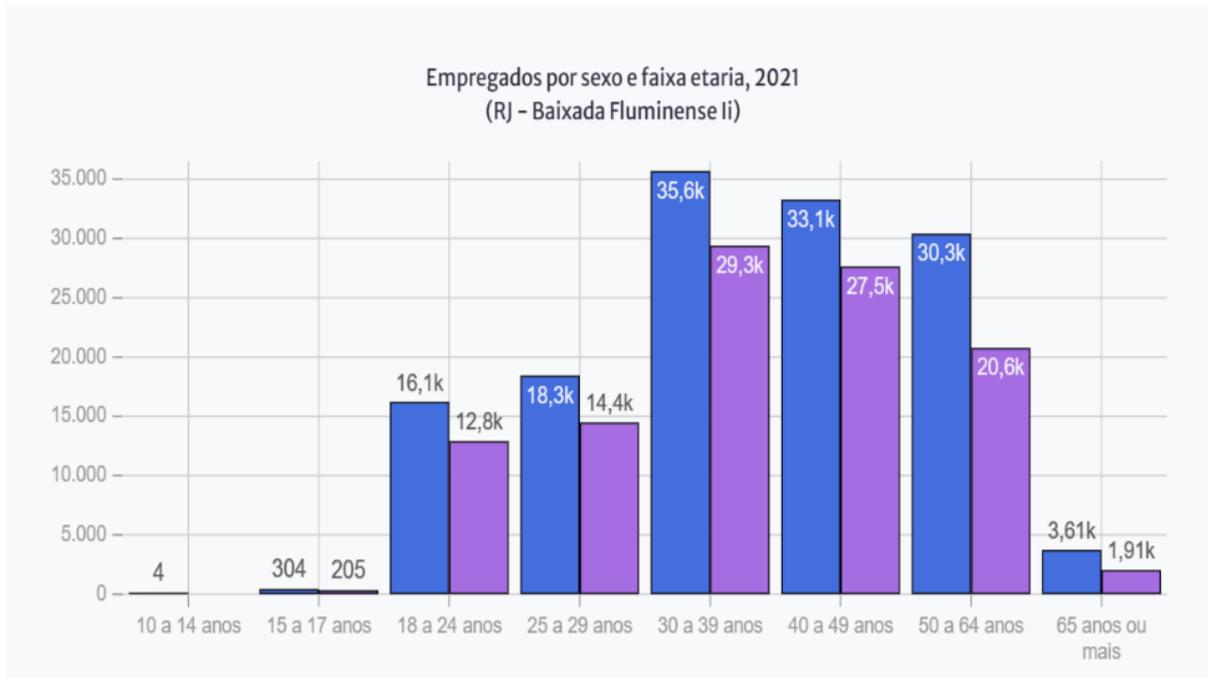
A i-mobilidade contemporânea por Haesbaert (2015) ocorre pela relação dicotômica da mobilidade e imobilidade do homem urbano. Pois embora, estejamos cada vez mais aptos aos deslocamentos por meio do desenvolvimento urbano, essa produção é formulada com restrições as quais são fundamentadas pela ótica da modernidade capitalista, da qual flexibiliza a mobilidade enquanto força de trabalho, mas constrói barreiras invisíveis/visíveis a esses corpos marginalizados e controlados.

A própria modernidade capitalista é marcada pela ambivalência em relação à mobilidade: ao mesmo tempo que enaltece o homem urbano enquanto força de trabalho, cria espaços de controle e reclusão capazes de discipliná-lo e canalizar e/ou aumentar sua eficácia produtiva. (Haesbaert, 2005, p.85).

Deste modo, o cercamento adotado para a classe trabalhadora periférica é flexibilizado para um acesso a metrópole ao custo de seu desenvolvimento e manutenção, entretanto esse processo ocorre por meio de uma mobilidade precarizada pois os investimentos para os deslocamentos intraurbanos não demonstram ser uma prioridade, embora seja através da movimentação desses corpos que haja o funcionamento do organismo metropolitano. Cotidianamente, esses indivíduos realizam seu percurso em transportes em situações ultrajantes (quebrados, não higienizados, não climatizados), além disso, eles devem desembolsar uma quantia considerável de sua renda devido aos altos valores adotados para realização desses percursos. Além disso, é necessário salientar a redução na disponibilidade de horários de circulação ou a extinção de linhas as quais são fundamentais para o deslocamento dessas pessoas, assim seria de interessante observar as consequências geradas por essas medidas, pois podem servir como auxílio ao incremento de pessoas nos meios transporte, gerando as lotações as quais promovem o desconforto físico e psicológico (estresse) desses trabalhadores.

Para uma melhor compreensão dos efeitos dos deslocamentos intraurbanos para o mercado de trabalho, apresentamos abaixo dois gráficos sobre os trabalhadores da Região da Baixada Fluminense e do município do Rio de Janeiro. No gráfico 1, podemos observar a relação de empregados por sexo e faixa etária na Baixada Fluminense enquanto no gráfico 2, temos a sintetização da relação por faixa etária e gênero dos empregados na cidade do Rio de Janeiro.

Gráfico 1 - Relação dos empregados por sexo e faixa etária na Região da Baixada Fluminense.



Fonte: Data MPE Brasil, 2021.

Gráfico 2 - Relação dos empregados na cidade do Rio de Janeiro.



Fonte: Data MPE Brasil, 2021.

É expressiva a diferença apresentada entre os gráficos, pois no gráfico 1 em comparativo ao gráfico 2, há uma maior concentração de empregados no Rio de Janeiro, assim demonstrando como a região da metrópole atua como polo da força de trabalho devido a sua maior demanda. Além disso, a média salarial se apresenta em dobro às regiões periféricas segundo os dados do Data MPE Brasil de 2021 obtidos pelo RAIS, os quais apontam o salário médio na Baixada Fluminense I no valor de 2469,29 reais e na Baixada Fluminense li, o

valor médio de 2208,29 reais, enquanto no Rio de Janeiro esse valor muda para a remuneração de 4235,53 reais. Ainda sobre ambos os gráficos, podemos visualizar em um comparativo que os dados das mulheres se mantêm em posições independentemente da faixa etária menor que a dos homens. Para essas mulheres, nas regiões da Baixada Fluminense I e II, e do Rio de Janeiro a remuneração média dos valores atingidos foram de 2.243,81 reais; 2.226,20 reais e 3.917,50 reais, respectivamente.

Assim, a questão de gênero como pauta a ser inserida em contextos divergentes ao “lugar” determinado apropriado a sua investigação, ou melhor, fora da zona de estudos de gênero, gera por vezes desconforto ou estranhamento.

Afinal, o que a questão da mobilidade pendular na cidade do Rio de Janeiro tem para ser analisada pela perspectiva de corpos femininos?

Trabalho feminino

A trajetória da atuação da mulher no mercado de trabalho é uma conquista recente se formos analisar a escala temporal da construção humana na condição de direitos trabalhistas. Entretanto, não podemos nos esquecer de mencionar a vivência marcada pela violência exploratória de mulheres negras, as quais segundo Davis (2016) não eram tidas pelo imaginário feminino construído pela classe burguesa da qual viu na oportunidade da desumanização de corpos não brancos a acumulação de capital. Nesta perspectiva, ao nos debruçarmos sobre as questões trabalhistas de gênero e raça, vemos como a teoria encontrada na obra de Davis se materializa em nosso cotidiano automatizado, assim para consolidação do pensamento baseado em Davis (2016), temos a conceituação da i-mobilidade urbana dos corpos a qual pontua a diferenciação estabelecida entre a relação social dos semelhantes e diferentes:

Ou seja, num antropocentrismo sem limite, a intensificação de nossa mobilidade sobre a face da Terra foi construída em detrimento da mobilidade de todas as outras espécies. Mas nem é preciso olhar para a reclusão a que relegamos outras espécies, é suficiente olhar mais atentamente para outros membros da nossa mesma espécie humana e como eles se movem pelo território – pois entre os “humanos” há os “mais” e os “menos” humanos, para muitos até mesmo “inumanos”, cuja humanidade foi subalternizada ou completamente banida. (Haesbart, 2015, p.84).

Assim, as condições estruturais impostas no passado se perpetuam no agenciamento de postos de trabalhos mais precários e menores salários para as mulheres, especialmente mulheres não brancas devido a essa formação social de desumanização dos corpos da qual ainda destina essas mulheres a condições de trabalho onde elas em média, ganham (segundo os dados obtidos pelo PNADC 4TRI/2019 e RAIS 2019 presentes no artigo da pesquisadora do FGV IBRE em economia aplicada Janaina Feijó), o indignante percentual de 26,98% a menos que homens brancos. Enquanto as mulheres brancas, as quais são afetadas também pela questão de gênero, ganham em média de 20,42% a menos que homens brancos e 6,48% a mais que mulheres negras. Dessa forma, a problemática relacionada ao trabalho se mostra em razão dos dados mencionados com uma maior inclinação para questão de gênero em comparativo a questão racial, sendo acentuadas quando a questão de gênero e racial são analisadas conjuntamente, levando as mulheres, nesse recorte, estarem em posições

mais desfavoráveis no mercado de trabalho. Contudo, a questão de gênero se mostra um fator essencial nas diferentes áreas que estão presentes em nossa composição em sociedade pois embora a construção sócio identitária para essas mulheres tenha sido diferente, o alicerce fundamentalista social se edificou pelos preceitos masculinos e, por isso, é de extrema importância analisarmos sob a perspectiva feminina para tentarmos compreender como a produção social das relações no espaço são assimiladas por esses corpos.

Ainda é necessário pontuar, a ruptura do enquadramento social da mulher branca restrita ao lar, pois por meio desse processo de acolhimento das mulheres no setor produtivo, se estabeleceu a dinâmica vivenciada pela maioria das mulheres inseridas no ambiente laborativo. Com a recessão econômica no período da Primeira Guerra Mundial, a barreira estabelecida para mulheres para o trabalho não domiciliar foi flexibilizada permitindo pela primeira vez que esses corpos ocupassem um espaço territorializado majoritariamente por homens, entretanto, essa mudança aconteceu parcialmente devido a permanência dos afazeres domésticos que se mantiveram aos cuidados das mulheres. Essa identidade criada da qual institui corpos não masculinos aos domínios domésticos se perpetua em ciclo evolutivo do qual encontramos contemporaneamente fragmentada pela condição pós-moderna da qual reivindica uma produção cada vez mais acelerada. Segundo a pesquisa da professora Hildete Pereira de Melo, sobre a mensuração da contribuição dos afazeres domésticos, significaria cerca de uma fatia contributiva de 11,3% do PIB do país somente em 2015, sendo importante mencionar, que ainda em 2023, houve uma atualização dessa porcentagem em uma pesquisa realizada pela FGV IBRE, na qual segundo os dados obteve uma crescente de 1,3%, desse modo contabilizando o serviço doméstico não remunerado com a possível participação de 13% do PIB brasileiro.

Neste sentido, a posição da mulher inserida na jornada de trabalho intraurbano é dupla, pois além de vender suas horas de trabalho vivenciando os deslocamentos diários em transportes precarizados, há igualmente sua atuação nos serviços domésticos os quais dispõe de variadas funções dentro do lar, desde os afazeres de manutenção da casa (limpar e cozinhar) aos cuidados de indivíduos do círculo familiar (idosos, crianças, indivíduos neuro-divergentes e/ou com limitações físicas). Assim, a mobilidade de corpos femininos enfrenta diferentes vertentes sobre um mesmo espaço-tempo de seu recorte de classe, raça e faixa etária, desse modo, fortalecendo o conceito de interseccionalidade de Crenshaw (2002) no qual pontua que opressão sofrida socialmente ocorre em níveis relativos à posição que estes corpos são identificados no espaço, assim como sua integração a esse território.

Ainda, segundo os dados do censo de 2022 compartilhados pelo IBGE, o número de serviço doméstico realizado por homens aumentou, sendo possivelmente creditado devido à dinâmica mais fluída da jornada de trabalho em uma sociedade pós-moderna. Entretanto, o percentual em relação à função exercida pelas mulheres é ínfimo. Segundo os dados disponibilizados, a média diferencial de horas dedicadas aos cuidados domésticos entre homens e mulheres ocupados é de 6,8 horas a mais para as mulheres. Já entre a categoria dos não ocupados, a diferença é ainda maior, caracterizando o verdadeiro abismo entre os sexos pelas 11,1 horas de diferença. O caso da Márcia pode ser mencionado outra vez como exemplo, à medida que além de

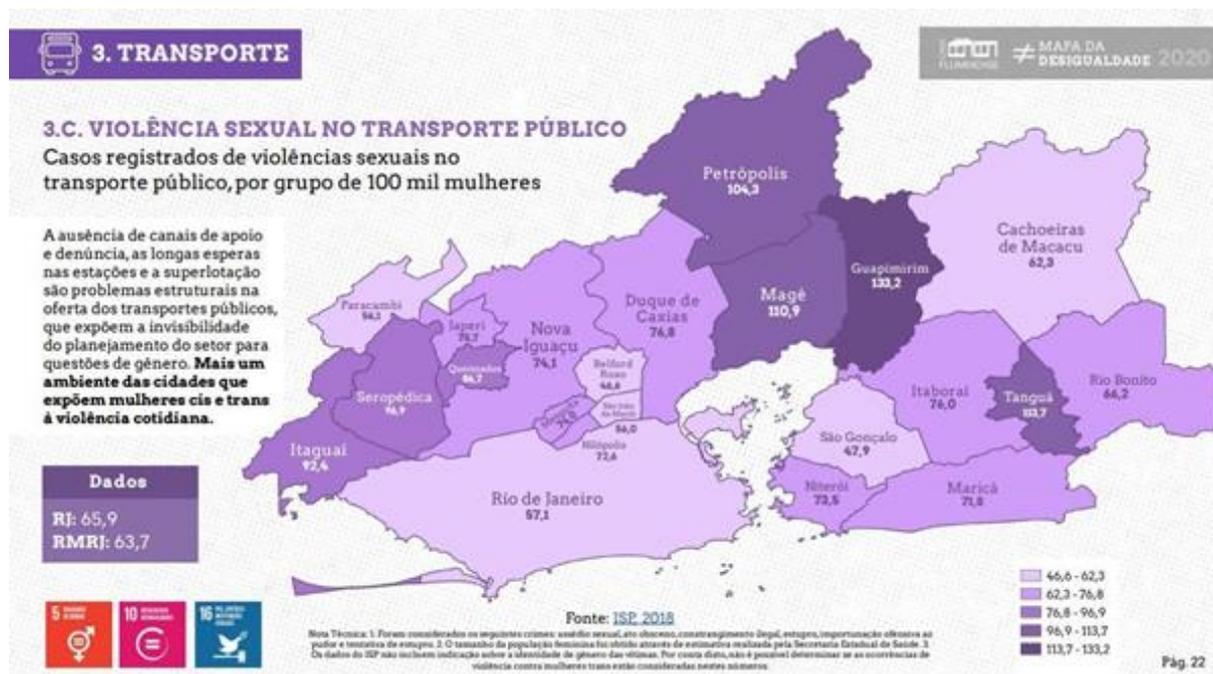
ter de recorrer para manter sua subsistência na venda da sua força de trabalho, ela tem que correr para sua casa pelo encargo responsivo dos afazeres domésticos e cuidados da sua filha.

Além disso, sobre a taxa de cuidados de moradores do domicílio ou de parentes não moradores, o comparativo realizado entre o ano de 2019 (33,3%) e 2022 (29,3%), demonstra que embora tenha diminuído a porcentagem geral a proporção distinta entre os gêneros de 11.6 % se mantêm, mesmo em um cenário pós pandêmico. Os dados também apresentam que a atividade é inserida na vida das mulheres com a faixa etária em média de 14 anos, enquanto homens são estimulados a se concentrarem em atividades consideradas de sua faixa etária, demonstrando mais uma vez a disparidade existente entre a relação corpo e gênero.

A violência e as políticas para uma mobilidade segura.

Segundo os dados de 2023 do Instituto de Segurança Pública (ISP), no Rio de Janeiro, 10% dos casos de importunação sexual ocorrem no transporte público. É importante pontuar, que dentro desse cálculo a maior parte foi destinada às mulheres negras (cerca de 55%) das abordagens, ocorridas nos territórios da capital (100 casos), seguido da Baixada Fluminense (27 casos) e por último no Leste (19 casos) de assédio. A discussão sobre a violência contra as mulheres tem ganhado notoriamente espaços para seu estudo e reflexão. Contudo, mediante os dados apresentados, além da forte onda dos ideais e estilo de vida conservadores nos demonstra que embora conseguimos avançar em nossa luta pelo território, nosso corpo, nossa casa mediante Haesbart (2020), desse modo, a nossa territorialidade é reforçada pelas políticas e medidas que procuram promover uma mobilidade segura.

Figura 3 - Mapa da violência sexual no transporte público.



Fonte: Casa Fluminense, 2023.

A figura 3 apresenta o mapeamento do estado do Rio de Janeiro em meio a denúncia dos pólos de maior ocorrência de violência contra mulher. Podemos observar que as áreas mais periféricas ao município

possuem uma intensificação do gradiente de cores no mapa. Entretanto, como apresentada nos infográficos anteriores, o município do Rio de Janeiro embora não apresente a mesma ocorrência em relação aos outros municípios, como um pólo detentor de maior oferta de trabalho devido a uma centralidade mercadológica, ele atua como participante indireto ao pensarmos como o detentor destinatário de centenas ou até mesmo milhares de deslocamentos realizados pelas residentes de outros municípios diariamente.

Dessa forma, mediante os dados fornecidos é inegável que a questão de gênero presente nos deslocamentos cotidianos se expresse como um caso a ser mediado na condição de garantir a seguridade desses corpos, pois a falta de canais ou redes de apoio contribuem para permanência de uma estrutura de apagamento ou invisibilização desses corpos. Neste sentido, buscamos analisar o comprometimento do governo público através de leis, canais de comunicação, e medidas adotadas na coibição dos atos criminosos contra as mulheres no transporte coletivo.

Lei 7.269/2022 – Combate ao assédio no transporte público do Rio de Janeiro.

No dia 18 de março de 2022, foi promulgada a lei municipal 7.269/2022 da qual tem por intuito proteger as mulheres contra casos de assédio no transporte coletivo. Esta lei é conquista desde da lei 4.733/06 promulgada ainda durante o mandato da ex-governadora Rosinha Garotinho, que permitiu a criação de vagões exclusivos para as mulheres nos horários de pico entre os intervalos de (6h às 9h) e (17h às 20h) durante os dias de semana, exceto feriados. A lei municipal contra assédio nos transportes foi uma iniciativa dos vereadores Verônica Costa, Teresa Bergher e o ex-vereador Eliel do Carmo. No documento oficial a justificativa utilizada foi:

Os abusos sexuais praticados nos meios de transporte público são atos tidos como corriqueiros, usuais no dia-a-dia e na realidade de muitas pessoas, sobretudo mulheres, mas que não alcançam a mesma visibilidade dos abordados pela mídia ou investigados pelos órgãos especializados porque não são denunciados muitas vezes por medo, desinformação ou pela certeza da impunidade dos agressores. Não raras vezes, a caracterização do abuso sexual no transporte público é outro problema que dificulta a punição dos agentes dessa prática tão repugnante (...) A ausência de repressão estatal apropriada a este tipo de prática permite que os abusadores ou assediadores continuem a perpetrá-la.

(...) existem hoje pessoas e grupos na Internet, em páginas, blogs e nas redes sociais, e em aplicativos para telefones móveis, como o “Whatsapp”, que agem exclusivamente para incitar esse tipo de violência. Essas pessoas registram fotos e vídeos dos abusos sexuais ocorridos em ônibus, metrô e trens e os difundem entre elas, além de trocarem experiências e relatos sobre os abusos, fornecendo inclusive dicas para praticá-los. Sabemos que as pessoas vítimas desse tipo de violência devem ser encorajadas a procurar as autoridades e denunciá-la, para que as medidas apropriadas contra esse tipo de agressão possam ser efetivamente tomadas e os culpados punidos. Sabemos também que a adoção de ônibus ou vagões exclusivos para mulheres não constitui nada mais que medida paliativa e excludente, incapaz de ir ao cerne do problema e resolvê-lo.

Por isso, temos como ferramentas auxiliares a coibição do assédio no transporte dos canais de comunicação. Promovido pelos canais oficiais de comunicação os portais de denúncia, como a realização de boletins nas Delegacias Especializadas de Atendimento à Mulher (DEAMs), e em também qualquer delegacia da polícia. Além desses, foi disponibilizado como canais de denúncia os telefones emergenciais como 190 (Polícia Militar), 180 (Central de Atendimento à Mulher), a plataforma 1746 e o Disque Denúncia, pelo número (21) 22531177.

Apesar de sabermos que as medidas disponíveis são paliativas, ou seja, não são a solução, apenas funcionam como um atenuante do problema, o qual anteriormente descrito neste artigo, como um presente reflexo colateral perpetuado estruturalmente por uma ideologia nutrida por décadas de valores conservadores. Após esses dois anos da lei e o significativo aumento progressivo de casos de assédio no transporte público segundo os dados do ISP (2021, 2022 e 2023), promove o questionamento, qual será o caminho para reforçar a dose ao menos desse atenuante?

Para a Vanessa, (uma mulher negra de 34 anos, psicóloga e originária e residente da área rural de Belford Roxo) sobre a questão da violência contra as mulheres no transporte, “O problema parece realmente maior do que apresenta. Pra mim é uma questão estrutural, a gente deve começar a trabalhar a educação sexual. Sem isso acho difícil mudar.” Ao perguntar se ela conhecia a lei ou algum portal de denúncia contra os assédios, e ainda como enxergava a política dos vagões exclusivos, ela respondeu: “Acho que foi uma ideia pra combater, mas eu mesma não utilizo. Eu não paro e penso vou pegar o vagão feminino, estou mais preocupada em chegar no meu trabalho, a demora está cada vez maior.” Ela ainda conclui: “E mesmo que eu pegasse, acho difícil não ter homens no vagão também. Então acho que não funciona.”

Ao ser perguntar a Cátia, (uma mulher negra em seus 40 anos que atua como cuidadora realizando um trajeto diário pela linha Japeri.) também sobre como ela via o transporte e as políticas de assistência às mulheres, ela respondeu: “O transporte está cada vez mais perigoso. Principalmente eu, como mulher, evito de todo modo pegar o trem após as 18h. Depois dessa hora é só violência”; “Eu tento terminar todo meu serviço cedo, agora mesmo estou indo encontrar minha irmã. Porque não dá, né.”; “Se for até 19h, às vezes arrisco, mas depois disso eu durmo no trabalho. Eu não gosto, só que quando passa da minha hora é melhor ficar do que correr o risco no transporte.”.

Assim, em decorrência aos pontos expostos, é necessário visualizar a situação presente na qual temos mais obstáculos para o cumprimento das propostas disponibilizadas, assim dificultando na resolução do problema. Podemos apontar como um deles, a dificuldade da realização dos boletins de ocorrência pelas vítimas que além de se sentirem envergonhadas em relatar o ocorrido, temem pela recepção do seu testemunho. Assim, podemos presumir que o ideal seria realizar esses boletins nas (DEAMs) as quais realizam um atendimento diferenciado e em horário integral no Estado do Rio de Janeiro. Contudo, há de considerar o abismo entre as medidas paliativas e o conhecimento massivo dos direitos. Ainda, durante as conversas realizadas apenas duas mulheres conheciam os portais de denúncia, sendo este o canal de denúncia 180 (Polícia Militar), o qual já foi até promovido pela música *Maria de Vila Isabel*, interpretada pela Elsa Soares na campanha contra violência doméstica.

Em um comparativo, as falas da Vanessa e de outras semelhantes em relação a política do vagão rosa ou vagão exclusivo, a lei se mostra enfraquecida do seu propósito em razão que não há uma fiscalização dentro dos vagões, além de ter o “efeito cinderela” no qual após as 20h, sem a fiscalização e a proteção dos vagões as mulheres estão sujeitas a violência aos horários com as maiores ocorrências de criminalidade. Esse efeito

resulta, nas alternativas que essas próprias mulheres têm de recorrer, como a troca de turnos da Márcia e a horas extras de trabalho consequenciais da Cátia ao optar a não enfrentar os perigos noturnos no transporte.

Sendo assim, isso promove a nossa consciência social ao nos questionarmos se estamos criando soluções pela necessidade da comprovação da nossa luta contra um estado de inércia do problema, mas sem nos direcionarmos a entender o planejamento partindo da necessidade dos corpos que mais sofrem com isso.

Considerações Finais

A pesquisa apresentada, procura compreender as dificuldades enfrentadas pelas mulheres que se deslocam cotidianamente para trabalhar no centro da metrópole, buscando analisar todas as camadas que envolvem este tipo de mobilidade. O levantamento de dados e informações sobre a violência que estão submetidas nos transportes públicos, ainda se apresenta de forma incipiente, levando aos questionamentos sobre as dificuldades, inseguranças e falta de informações sobre os canais de denúncias, bem como o relativo descrédito nas políticas públicas que poderiam diminuir estes abusos.

Diante disso, em consideração dos desafios apresentados, torna-se essencial adotar a uma abordagem que vá além de soluções paliativas realizando por meio de consultorias a vontade dessas mulheres para sua compreensão e a visão de que a mobilidade é um direito fundamental, interligado à dignidade e à qualidade de vida dos corpos que realizam. Portanto, somente através de uma abordagem integrada e sensível às realidades sociais podemos avançar para uma sociedade mais justa e equitativa, onde a mobilidade seja um facilitador de oportunidades.

Em suma, este artigo, por meio dos apontamentos trazidos pela atuação dinâmica do corpo-gênero e trabalho na mobilidade pendular, almeja com a perspectiva descentralizada da neutralização dos efeitos simbólicos colaborem em uma melhor reflexão das ações cotidianas para além das temáticas indicadas à mulher.

Referências Bibliográficas

AGÊNCIA BRASIL. *Trabalho doméstico não remunerado aumentaria em 13% o PIB do país*. Rádio Agência Nacional, 31 out. 2023. Disponível em: <https://agenciabrasil.etc.com.br/radioagencia-nacional/geral/audio/2023-10/trabalho-domestico-nao-remunerado-aumentaria-em-13-o-pib-do-pais>. Acesso em: 04 ago. 2024.

BONDÍA, Jorge Larrosa. Notas sobre a experiência e o saber de experiência. *Revista Brasileira de Educação*. Tradução João Wanderley Geraldi. Campinas. Abril 2011.

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. *Em vigor, lei de combate ao assédio nos transportes públicos completa dois anos no Rio*. 02 ago. 2024. Disponível em: <https://www.camara.rio/comunicacao/noticias/2027-em-vigor-lei-de-combate-ao-assedio-nos-transportes-publicos-completa-dois-anos-no-rio>. Acesso em: 04 ago. 2024.

CHOTOLLI, Wesley Piante. O corpo como espaço de fronteiras: os (des)arranjos das identidades e suas relações de poder. São Paulo. *Revista Aurora*, 2022.

CRENSHAW, Kimberlé W. “Documento para o Encontro de Especialistas em Aspectos da Discriminação Racial Relativos ao Gênero”. *Estudos Feministas*, ano 10, nº 1/2002

DAVIS, Angela. *Mulheres, raça e classe*. Tradução de Heci Regina Candiani. São Paulo: Boitempo, 2016.

FEIJÓ, Janaína. FGV, 2022. Disponível em: <https://blogdoibre.fgv.br/posts/mulher-negra-no-mercado-de-trabalho>. Acesso em 20/06/2023.

GAUDEMAR, J. P. D. *Mobilidade do trabalho e acumulação do capital*. Lisboa: Editorial Estampa, 1977.

HAESBAERT, Rogério. Sobre as i-mobilidades do nosso tempo (e de nossas cidades). *Mercator*, Fortaleza, v. 14, n. 4, Número Especial, p. 83-92, dez. 2015.

HAESBAERT, Renato. *Território e Identidade: A Globalização e a Formação dos Espaços Urbanos*. São Paulo: Editora XYZ, 2020. p. 87.

HARVEY, D. *A justiça social e a cidade*. São Paulo, Hucitec, 1980.

HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. 17. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 1992.

IBGE. *Microdados do Censo Demográfico 2010*. Rio de Janeiro.

IBGE. *Documentação do Censo Demográfico 2010*. Rio de Janeiro.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Acesso e uso de transporte público no Brasil: dados de 2020. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/5616d6a502ea0befe38ba89412c9d31b.pdf. Acesso em: 04 ago. 2024.

LAQUEUR, Thomas Walter. *Inventando o sexo: corpo e gênero dos gregos a Freud*. Tradução de Vera Whately. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2001.

MASSEY, Doreen. Um sentido global do lugar. In:” O espaço da diferença”. Antônio Augusto Arantes (org.) Campinas, Papius, 2000.

PESSANO, Jorge. UFF, 2018. Disponível em: <https://www.uff.br/?q=noticias/09-05-2018/pesquisa-da-uff-destaca-impacto-do-trabalho-domestico-na-economia-nacional#:~:text=Participante%20ativa%20do%20movimento%20feminista%20desde%20os%20anos,o%20equivalente%20a%2011%2C3%25%20do%20PIB%20daquele%20ano>. Acesso em 16/06/2023.

PONTES, Fernanda. *O Globo*, 2013. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/mais-de-2-milhoes-vem-ao-rio-todo-dia-para-trabalhar-9812599>. Acesso em: 16/06/2023

RIO DE JANEIRO. Lei nº 4.733, de 4 de janeiro de 2006. Estabelece diretrizes para a destinação de espaços exclusivos para mulheres nos sistemas ferroviário e metroviário do estado do Rio de Janeiro. Diário Oficial [do] Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 4 jan. 2006. Disponível em: [ALERJ - Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro](#) . Acesso em: 04 ago. 2024.

RIO DE JANEIRO (RJ). Lei nº 7.269, de 22 de março de 2022. Estabelece diretrizes e medidas para prevenir e punir o assédio sexual e outras formas de violência contra as mulheres nos meios de transporte público. Diário Oficial [do] Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 22 mar. 2022. Disponível em: [Lei Ordinária 7269 2022 de Rio de Janeiro RJ \(leismunicipais.com.br\)](#). Acesso em: 04 ago. 2024.

SAMPAIO, Luíze. Casa Fluminense. 2023. Disponível em: [Mulheres negras são as maiores vítimas de importunação sexual no transporte do Rio - Casa Fluminense](#). Acesso em 04/08/2024.

SANTOS, Milton. Espaço e método. São Paulo: Edusp, 2008.