



REFLEXÕES SOBRE MOBILIDADE URBANA DE MULHERES A PARTIR DE UM RECORTE DE CLASSE E RAÇA

Agda Antunes Balduino¹
Danielle Soares Jesus²

Resumo

Essa escrita surge diante de uma inquietação coletiva no que diz respeito à violência sofrida por nós mulheres, mais especificamente no contexto da cidade de Rio Grande, localizada no extremo sul do estado do Rio Grande do Sul, na qual residem ambas estudantes. Impulsionadas por uma preocupação após alguns episódios de violência contra mulheres, ocorridos no ambiente urbano de Rio Grande no começo do ano de 2018 e também em São Paulo nos últimos anos, iniciamos uma pesquisa sobre a mobilidade de mulheres na cidade. O propósito deste estudo pretende evidenciar as dificuldades encontradas por mulheres em seus deslocamentos diários, buscando destacar a bicicleta como forma de autonomia e segurança nos trajetos realizados, a partir de uma perspectiva de classe e raça.

Palavras-chave: Cicloativismo. Mobilidade feminina. Feminismo interseccional.

Introdução

A intensificação no processo de urbanização, fenômeno que se expandiu a partir de meados de 1950, com investimento e crescimento das grandes indústrias, substituiu os meios de transporte da época, que até então consistiam nos bondes. Assim, uma maior atenção foi dada aos novos meios de transporte público, os ônibus bem como o transporte privado, a indústria automobilística. Por volta de 1960 a popularidade dos carros aumentam, surgindo a necessidade de mais vias, configurando um novo projeto urbano. Esse planejamento, entretanto, ao longo de sua construção, não veio acompanhado por um recorte de gênero. Reflexo da pouca ou inexistente ocupação de mulheres nos espaços em que as decisões de políticas públicas de mobilidade são resolvidas. O que resulta em estudos que não levam em conta esse recorte.

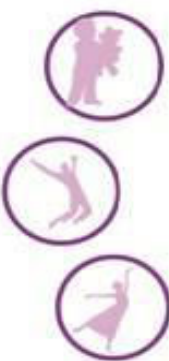
De acordo com a pesquisa realizada entre fevereiro e março de 2017 pela Gênero e Número³ Entre as 34 lideranças de secretarias municipais e autarquias das capitais cujas responsabilidades estão associadas à mobilidade urbana, há somente cinco mulheres, menos

¹ Bacharela em Artes Visuais e graduanda em Artes Visuais Licenciatura, Universidade Federal do Rio Grande - FURG, agda.balduino@bol.com.br.

² Bacharela em Arqueologia e graduanda em Artes Visuais Licenciatura, Universidade Federal do Rio Grande - FURG, daniellesoaresjesus@gmail.com.

³ Plataforma jornalística online que visa evidenciar dados sobre assuntos que giram em torno da questão de gênero.





de 15% do total.". Como forma de reparo, políticas de cotas são implementadas em diversos segmentos sociais assim as composições de suas direções passaram a exigir um mínimo de 30% da participação de mulheres.⁴

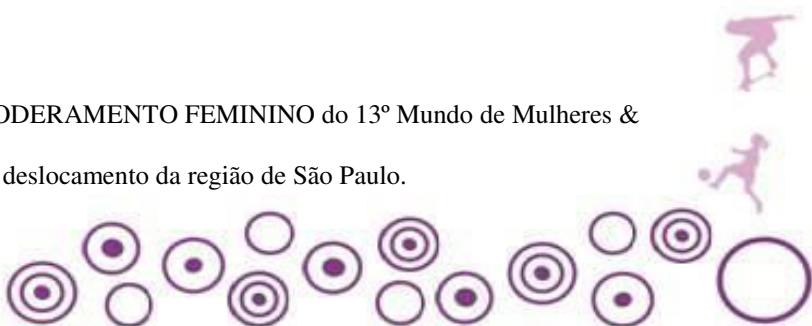
O cenário posto então, era um ambiente urbano voltado para motoristas no transporte privado nas vias, em sua maioria homens, e mulheres nos transportes públicos ou a pé nas ruas. O estudo realizado pela pesquisadora Haydée Svab⁵ indica que além de sermos maioria entre os usuários de transporte público, também realizamos mais deslocamentos a pé do que homens. Paralelamente ao crescimento do consumo ao carro, há uma valorização desse transporte o que resulta em mais medidas pensadas para essa forma de locomoção do que outras e, conseqüentemente a exclusão de uma classe que não se insere nessas medidas.

Nesse aspecto de desvalorização do transporte público, usufruído em sua maioria por mulheres, assim como a presença maior de mulheres nas ruas, nota-se também maior ocorrência de assédios nesses espaços, uma vez que essas se encontram mais vulneráveis tanto como pedestres quanto como passageiras em ônibus ou metrô por exemplo, no qual coabitam o espaço com outras pessoas, incluindo homens. Nesse sentido, algumas medidas paliativas vem sendo pensadas a fim de minimizar essas violências, como é o caso do vagão rosa, nos metrôs de São Paulo, nos quais apenas mulheres poderiam utilizá-lo. Porém, essa prática é burlada, ainda sendo frequentado por homens, o que demonstra a fragilidade e ineficiência dessas ações as quais não apresentam uma supervisão adequada assim como a mentalidade de uma parte da sociedade que ainda vê como desnecessário esses espaços, mesmo como medida paliativa.

Para além dessas poucas medidas, que vem sendo pensadas no planejamento de mobilidade das cidades a partir da inserção de mulheres nesses espaços de decisões políticas, o machismo presente de forma estrutural na sociedade perpassa ainda outros fatores de segurança, levando ao fato de que, por exemplo, as mulheres, ainda que estejam dentro de um carro são um alvo muito maior de assaltos ou sequestros do que motoristas homens. Isso porque a fragilidade depositada nesse gênero está enraizada de tal forma a visualizá-la como um alvo sempre certo e incapaz de se defender.

⁴ Segundo artigo CIDADE, BICICLETA E EMPODERAMENTO FEMININO do 13º Mundo de Mulheres & Fazendo Gênero 11

⁵ Dissertação intitulada Evolução dos padrões de deslocamento da região de São Paulo.





Alternativas independentes para o deslocamento feminino

Entretanto, surgem nesses espaços, movimentos e projetos que buscam a subversão desse cenário e a autonomia da mobilidade da mulher nos espaços. Um desses movimentos, o Vamos Juntas, iniciou-se em 2015 com a intenção de ser um espaço onde mulheres pudessem combinar-se entre si deslocamentos em comum, e assim irem juntas a determinado destino, sentindo-se desse modo mais seguras. Esse movimento cresceu e hoje além dessa finalidade é um espaço virtual em que as mulheres partilham relatos de abusos, entre outras violências diárias.


Um outro movimento que vem crescendo consideravelmente é o movimento de mulheres ciclistas, dentro do cicloativismo, tendo a bicicleta como um instrumento de empoderamento e de maior segurança, principalmente nos cenários urbanos. Esse movimento é também simbólico como conquista de mais um espaço, visto que 9% dos homens usam a bicicleta no dia a dia, ante 4% de mulheres⁶. A bicicleta como possível forma de deslocamento surge como alternativa para mulheres que desejam sentir-se mais seguras ao realizar suas tarefas cotidianas.

É o caso, por exemplo, do projeto Preta, vai de bike que através de um olhar sensível sobre a mulher negra e periférica visa trazer mais economia, autonomia e segurança para essas mulheres que cotidianamente realizam seus deslocamentos a pé ou através de transportes públicos. Além disso, o projeto Preta, vai de bike tem como objetivo principal ensinar essas mulheres a pedalar e promover o encontro da mulher negra e pobre com a bicicleta, transporte esse que ainda é um meio de mobilidade branco e elitista.

Ainda nesse sentido, há o coletivo paulista Pedalinas – Coletivo Feminino de Ciclistas que articulam a disseminação dessa outra forma de locomoção que apresenta uma alternativa positiva para as mulheres e sua independência. Para além dessa perspectiva de acesso das mulheres, esses coletivos abordam em suas filosofias outros aspectos, vendo a bicicleta, segundo o próprio Pedalinas, como “um meio de transporte saudável, sustentável, econômico e que ainda encontra dificuldades para ocupar seu espaço, tanto por falta de políticas públicas, quanto pela antiga crença, existente até hoje, que automóvel é status de sucesso e o meio mais confortável de se locomover. A bicicleta nos proporciona um olhar mais rico e atencioso pela cidade, autonomia, convivência saudável, mobilidade mais rápida e flexível, simpatia, fortalecimento, meditação, etc”.

⁶ Dados retirados do mesmo artigo já citado em nota: CIDADE, BICICLETA E EMPODERAMENTO FEMININO.





Portanto, esses projetos trazem a bicicleta como uma possibilidade viável de deslocamento para mulheres que necessitam se locomover através da cidade. Como coloca Machado,

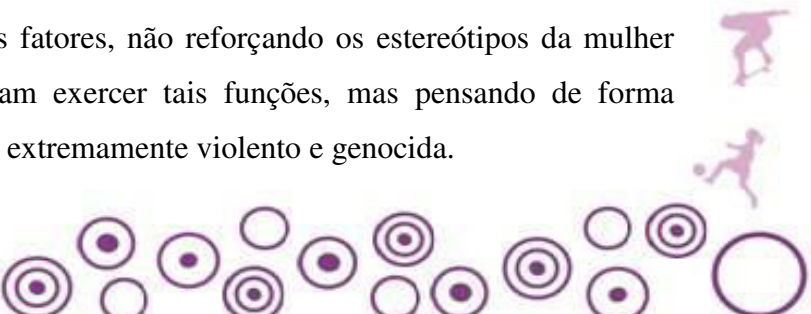
"Pedalar se apresenta como um ato político, de reivindicação do espaço público como de direito aos sujeitos. Dentre as apresentações de falas e debates atuais, o feminismo e o cicloativismo têm muito a caminhar ainda juntos, debates para resolver e ainda uma grande luta quanto ao espaço a ser democratizado nas ruas e no imaginário social da população." (MACHADO, p. 8, 2017).


Entende-se entretanto que, como dito anteriormente, tanto a bicicleta como o carro, não colocam a mulher em um espaço completamente seguro, visto numerosos estupros e outros tipos de violência que ainda acontecem nessas condições. Nessa perspectiva, o filme argentino *Paulina*, aborda indiretamente essa questão, ao colocar a protagonista, mulher adulta, independente, em uma área rural, vítima de um estupro coletivo ao retornar para sua casa em uma motocicleta. Ainda que a obra seja ficcional, apresenta um reflexo do cotidiano das mulheres.

Entrecruzamentos de olhares, perspectiva interseccional

Esses fatos, reforçam a ideia de que, ainda que existam movimentos de resistência sendo articulados entre as mulheres, faz-se necessário que os órgãos responsáveis pensem um planejamento urbano e não urbano, onde as mulheres sejam protagonistas, e principalmente as mulheres negras e pobres. Esse recorte de gênero, raça e classe, presente no pensamento do feminismo interseccional de Angela Davis problematizado pela filósofa Djamila Ribeiro ao discutir questões como a mulher negra na sociedade, é importante uma vez que compreendemos serem as mulheres as que, devido a imposição de diversas tarefas designadas ao gênero feminino, realizam mais trajetos diários que os homens, como, por exemplo, ir mais vezes ao supermercado, levar crianças para a escola, irem ao trabalho, entre outras atividades.

É necessário um recorte de raça ao perceber que são as mulheres negras que em sua maioria realizam mais vezes esses trajetos referentes às necessidades do lar e da família sendo dessa forma, a maioria nos transportes públicos. E um recorte de classe por compreender, por fim, que esses grupos mais afetados ao serem pedestres ou usuárias de transporte público, mulheres negras, majoritariamente correspondem as classes trabalhadoras, exigindo, portanto, um olhar mais articulado entre esses três fatores, não reforçando os estereótipos da mulher como classe e gênero que de fato devam exercer tais funções, mas pensando de forma preventiva e emergencial de um ambiente extremamente violento e genocida.





Segundo entrevista para a revista *Gênero e Número*, a diretora-executiva do ITDP Brasil (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, na sigla em inglês), Clarisse Linke, diz que os trajetos iniciais e finais do percurso dos indivíduos usuários do transporte público não são levados em conta e isso é um erro. Se tomarmos como exemplo, as mulheres periféricas que ao se dirigirem ou retornarem do trabalho, percorrem a pé muitas vezes um caminho distante de sua casa ou do trabalho até o ponto de ônibus mais próximo, e que devido à falta de estrutura, inúmeras vezes enfrentam uma longa espera na parada de ônibus, e muitas vezes sozinha, perceberemos o quão problemático se torna essa questão, pois vai além da segurança no transporte em si, mas em uma estrutura que pense todo o percurso dessa mulher incluindo esses micros deslocamentos.

Essa situação se torna ainda mais problemática, quando medidas que vão na contramão dessa facilitação são tomadas, ignorando completamente os fatores apontados até aqui. É o caso do projeto de redução de linhas urbanas na cidade de São Paulo, pelo ex-prefeito Dória, no qual prevê a extinção de aproximadamente 149 linhas e a alteração de 186. O que parece ser uma solução para problemas de superlotação de automóveis e rapidez nas vias, se reflete em mais espera nos pontos de ônibus.


Conclusão

Dessa forma, buscamos nesse estudo, ainda em andamento, refletir sobre as relações entre mulher e mobilidade urbana, tendo como foco principal o deslocamento através do uso da bicicleta, partindo da perspectiva de movimentos e coletivos cicloativistas e feministas em geral, em um horizonte que engloba um recorte de classe e raça, com a intenção de apresentar as dificuldades e possibilidades que permeiam essa relação.

A fim de compreender como se dá essa relação atualmente, principalmente nos centros urbanos, e na tentativa de trazer esse debate que se faz tão urgente para refletir sobre novas formas e possibilidades de mobilidade feminina dentro da cidade, elencamos alguns pontos como a importância da representatividade de mulheres nos espaços de planejamento de mobilidade e outros cenários políticos, assim como sobre a questão da responsabilidade destes na resolução dessas fragilidades sociais, pois embora tenhamos desenvolvido algumas saídas alternativas para tais problemáticas como os coletivos, é de suma importância que se pressione as instituições responsáveis para que medidas de segurança pública sejam tomadas.

Por fim, trouxemos alguns dados para que repensemos esse transporte e toda a logística de mobilidade como uma parte de um processo que está altamente ligado a condições de vida das pessoas, sendo visto de forma diferente a depender do seu gênero, da





localidade do indivíduo, do acesso à outros meios de locomoção, da estrutura das cidades adaptadas ou não, da segurança do espaço em que vivem, de sua raça desses indivíduos, e até mesmo da disposição em recursos materiais e informação, sendo, portanto, as mulheres negras, em geral as mais afetadas na questão de logística e mobilidade urbana.

Referências

DAVIS, Angela. **Mulheres, Raça e Classe**. São Paulo: BOITEMPO, 2016.

MAZOTTE, Natália. **O poder público encara a política de transporte como neutra e não considera o recorte de gênero nem em seus estudos**. 2017. Disponível em: <<http://www.generonumero.media/o-poder-publico-encara-a-politica-de-transporte-como-neutra/>>. Acesso em: 31 maio 2018.

PAULINA. Direção de Santiago Mitre. Argentina, 2016. (103 min.), son., color.

SEMINÁRIO INTERNACIONAL FAZENDO GÊNERO, 11., 2017, Florianópolis. **A BICICLETA COMO UM VEÍCULO FEMINISTA: A RELAÇÃO ENTRE O CICLOATIVISMO E O FEMINISMO NAS CIDADES DE NITERÓI E RIO DE JANEIRO**. Florianópolis: Issn 2179-510x, 2017. 11 p. Disponível em:

<http://www.en.wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/1499480056_ARQUIVO_ABICICLETACOMOUUMVEICULOFEMINISTA.pdf>. Acesso em: 31 maio 2018.

SEMINÁRIO INTERNACIONAL FAZENDO GÊNERO, 11., 2017, Florianópolis.

CIDADE, BICICLETA E EMPODERAMENTO FEMININO. Florianópolis: Issn 2179-510x, 2017. 12 p. Disponível em:

<http://www.wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/1503672198_ARQUIVO_FazendoGenero_RobertaRaquel.doc.pdf>. Acesso em: 31 maio 2018.

SVAB, Haydée. **Evolução dos padrões de deslocamento por gênero**: um estudo da Região Metropolitana de São Paulo. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Escola Politécnica da USP, 2016.





UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE - FURG

Catálogo na Publicação:

Bibliotecária Simone Godinho Maisonave – CRB -10/1733

S471a Seminário Corpo, Gênero e Sexualidade (7. : 2018 : Rio Grande, RS)

Anais eletrônicos do VII Seminário Corpo, Gênero e Sexualidade, do III Seminário Internacional Corpo, Gênero e Sexualidade e do III Luso-Brasileiro Educação em Sexualidade, Gênero, Saúde e Sustentabilidade [recurso eletrônico] / organizadoras, Paula Regina Costa Ribeiro... [et al.] – Rio Grande : Ed. da FURG, 2018.

PDF

Disponível em: <http://www.7seminario.furg.br/>

<http://www.seminariocorpogenerosexualidade.furg.br/>

ISBN:978-85-7566-547-3

1. Educação sexual - Seminário 2. Corpo. 3. Gênero 4. Sexualidade I. Ribeiro, Paula Regina Costa, org. [et al.] II. Título III. Título: III Seminário Internacional Corpo, Gênero e Sexualidade. IV. Título: III Luso-Brasileiro Educação em Sexualidade, Gênero, Saúde e Sustentabilidade.

CDU 37:613.88

Capa e Projeto Gráfico: Thomas de Aguiar de Oliveira
Diagramação: Thomas de Aguiar de Oliveira

