

Os espaços de mobilidade das mulheres e os significados da separação

Candice Vidal e Souza¹

Marcos Fontoura de Oliveira²

“Women have always been on the move” (Cresswell; Uteng, 2008, p. 5)

Introdução

As mulheres e o seu movimento permitido, possível ou constrangido em diversos lugares e momentos históricos conformam uma experiência social a ser investigada pelas ciências preocupadas com as formas e sentidos das sociabilidades urbanas. Os deslocamentos de mulheres pelos espaços das cidades, entre suas casas, vizinhanças, escolas, lojas, ruas e locais de trabalho remunerado, para realizar as atividades que envolvem interação com os equipamentos urbanos, os diversos meios de transporte a seu alcance e com outros sujeitos, especialmente homens adultos, que compartilham a cidade com elas, são um tema sociológico que vem sendo retirado da invisibilidade há alguns anos. Os estudos que consideram a dimensão de gênero (entendida aqui como relações entre mulheres e homens num dado tempo e lugar) e as diferenças de práticas de mobilidade de mulheres, especialmente as que realizam viagens urbanas rotineiras para cumprir responsabilidades de cuidados dos filhos e da casa, têm se proliferado em relação a diversos contextos empíricos (LITTLE et al., 1988; UTENG, CRESSWELL, 2008; JIRÓN, 2010).

O que se constata é que, embora as mulheres circulem nas cidades, seu movimento nunca foi totalmente livre, sendo restringido por regulações legais, culturais e morais em vários tempos e sociedades. Intentamos situar alguns fatos empíricos dispersos que apontam para um mesmo fenômeno: a separação das mulheres em relação aos homens quanto aos modos de transitar pela cidade (locais, meios de transporte, horários), bem como em relação às motivações para o deslocamento³. Em sociedades diversas, as convenções quanto à mobilidade das mulheres nos espaços públicos (ruas, praças, galerias, centros urbanos) e nos espaços de mobilidade (bicicletas, ônibus, metrô, táxis, motos, carros) apontam para características específicas imputadas ao corpo feminino. As justificativas para manter vigiado e regulado o corpo feminino em movimento para fora do

¹ Doutora em Antropologia Social (Museu Nacional/ Universidade Federal do Rio de Janeiro), professora do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais).

² Doutor em Ciências Sociais pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais), Engenheiro Civil e Urbanista pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

³ Menciono aqui a constatação de Randi Hjorthol em estudo sobre as viagens diárias e a mobilidade na Noruega entre 1992 e 2005: “While women make more trips *for others*, men make more trips *for themselves*” (HJORTHOL, 2008, p. 206, grifos originais).

espaço doméstico podem ser religiosas, sociais ou relacionadas a direitos especiais, envoltas no discurso tanto de concessão de privilégio por serem diferentes quanto no discurso de proteção em relação a ataques sexuais, desrespeito e agressões variadas por parte de homens.

Notadamente quanto ao uso das ruas e dos transportes coletivos ou individuais, o propósito das regras é distinguir espaços, tempos e modos de utilização exclusivamente femininos. A mistura com os homens nos espaços de mobilidade é vista como ameaçadora e perturbadora de alguma ordem convencionada quanto à separação entre os sexos. Sistemas práticos de separação se articulam com sistemas simbólicos que opõem poluição e limpeza; sujeira e pureza. A perturbação das hierarquias entre coisas que deveriam se manter separadas produz a sensação de perigo provocada pela desordem. Por meio de uma leitura inspirada em Mary Douglas (1976), podemos entender as várias modalidades de separação das mulheres em cidades mundo afora como tentativas de preservar uma dada ordem simbólico-prática das relações entre homens e mulheres. O fato da imposição de lugares-tempos-usos exclusivos para mulheres regulada por regras religiosas, costumeiras ou decretos governamentais chama nossa atenção para fatos sociais presentes em sociedades de matrizes ideológicas igualitárias-individualistas e hierárquicas-relacionais (DUMONT, 1992; DAMATTA, 1983).

Certamente, a evidência de que as mulheres são um grupo social alvo de políticas especiais para os transportes públicos (como vagões exclusivos em trens e metrô) e para os espaços urbanos (calçadas, por exemplo) deve ser compreendida em relação ao movimento masculino livre e desimpedido pelas cidades. Convém pensar restrições e permissões sociais aos fazeres de mulheres e homens de modo relacional, percebendo-se que na ótica da diferenciação entre seus modos de viver a cidade, os dois grupos são tomados como categorias homogêneas pelos agentes e pelos discursos em torno da separação. O tom geral de nosso argumento considera que as várias modalidades de distinção de meios e modos de deslocamento para mulheres e homens retoma o ponto de vista de Nancy D. Munn em relação às sociedades aborígenes australianas segundo o qual as proibições espaciais são entendidas “as a mode of boundary making” (MUNN, 1996, p. 449).

Parece-nos que quando a separação se institui em uma sociedade de padrão hierárquico dominante, ela não causa tanta estranheza, ainda que grupos feministas minoritários reajam às várias limitações impostas à vida das mulheres em sociedades mais tradicionais. No entanto, quando as regras impostas de separação restringem a ocupação livre dos espaços por homens e mulheres em contextos igualitários, tais situações produzem vários desconfortos, conflitos e reações tanto de homens quanto de mulheres. O debate sobre vagões específicos para mulheres em cidades brasileiras e em várias cidades do mundo revelam as ambiguidades éticas e práticas dessas medidas restritivas (DINIZ, 2011; CAIAFA, 2013). Quer dizer, as fronteiras instituídas entre espaços/tempos para a circulação de mulheres e homens podem ser mais ou menos naturalizadas, mais ou menos contestadas. Mas a sua existência social é multifacetada e fluida no curso da ação cotidiana em amplo espectro de sociedades do passado e do presente.

Nossa proposta aqui é situar a mobilidade em suas dimensões culturais de gênero, segundo as contribuições mais oportunas que identificamos em estudos recentes sobre o trânsito de mulheres em contextos sociais específicos. Para tanto, apresentamos abordagens

da mobilidade que consideramos mais produtivas para a compreensão de fatos concretos de distinção dos espaços e modos de deslocamento feminino ao redor do mundo, em tempos passados e contemporâneos. Certamente, a dimensão política do transporte é intensificada nos vários atos sociais da separação que descreveremos adiante.

Mobilidade: sujeitos e relações sociais nos espaços urbanos

O paradigma da mobilidade ou *mobiles turn* tem intensificado as pesquisas sobre as diferentes situações de deslocamento e as capacidades distintas de sujeitos sociais e coisas possuem para efetivar o trânsito nos espaços físicos e sociais. Notadamente os trabalhos de John Urry (2007), Mimi Sheller (2011), Tim Cresswell (2010a, 2010b, 2012, 2014) e Peter Merriman (2014) situam as questões ontológicas, conceituais e metodológicas pertinentes ao trabalho de investigação que enfatiza as práticas de atores sociais, sua agência de movimento. Tal posição interpretativa significa questionar os modelos representacionais do espaço, que atentam para a vida social que acontece em bases espaciais já definidas. Sendo assim, espaço é definido pela prática do movimento (efetivamente realizado, imaginado ou fracassado). Como propõe Alberto Jiménez, trata-se de uma “redefinição ontológica do conceito de espaço” (JIMÉNEZ, 2013) que se concentra no que as pessoas fazem. Desse modo, “space is no longer a category or fixed and given ontological attributes, but a becoming, an emerging property of social relationships. (...) Social life is no longer to be seen as unfolding through space but with space, that is, spatially. Space is no longer ‘out there’, but a condition or faculty – a capacity – of social relationships. It is what people do, not what they are.” (JIMÉNEZ, 2013, p. 140).

A percepção de que o movimento é o ato individual e social de construção do espaço pode ser remetida aos trabalhos de base etnográfica de Nancy Munn (1996) e de Vishvajit Pandya (1990). Estes trabalhos ensinam que a mobilidade é uma prática culturalmente significativa não apenas para sociedades envoltas nas dinâmicas da globalização e da aceleração dos trânsitos de pessoas, coisas e informações. Eles representam as primeiras proposições relacionadas à interpretação do movimento em sociedades não-ocidentais e de pequena escala, como os Ongees nas Ilhas Andaman e sociedades aborígenes da Austrália, numa virada interpretativa que depois reunirá textos e autores das chamadas “teorias não-representacionais do espaço”⁴, desenvolvidas sobretudo na geografia humana.

O modo interpretativo que concebe o espaço como estático, em contraste com o dinamismo do tempo, assim como fronteiras espaciais fixas, com formas relativamente duradouras, pressupõe reificações que segundo Nancy Nunn, “dissolves the integrity of space and time, for it extracts from the analytic model the centering subject – the spatially and temporally situated actor – through whom and in whose experience the integrity of space and time emerges” (NUNN, 1996, p. 465). Há convergência nessa concepção tanto na pesquisa de Pandya, que se inspira em trabalhos anteriores de Nunn, quanto nas

⁴ Para uma introdução às teorias não-representacionais do espaço e do movimento, ver o capítulo “The promise of non-representational theories” (ANDERSON, HARRISON, 2010). A crítica às visões representacionais do espaço questiona as visões que tratam o espaço como território, derivadas da abordagem desenvolvida por Émile Durkheim em vários trabalhos (JIMÉNEZ, 2003).

etnografias de Alberto Jiménez, em Antofagasta (Chile), e Paola Jirón, em Santiago do Chile, uma vez que todos esses trabalhos se ocupam com os movimentos e percepções de sujeitos concretos no curso das atividades diárias de homens e, especialmente, de mulheres com suas crianças.

Tim Cresswell (2010, 2012, 2014) tem insistido para atentar que a novidade trazida nos estudos de mobilidade, cujos antecedentes são os estudos de migração e de transportes, está no fato de que “the actual fact of movement” tem sido considerado seriamente. A historicidade das formas de mobilidade é outra dimensão ressaltada por Cresswell, por isso sugere que se investigue as “constelações de mobilidade”, que seriam definidas como “historically and geographically specific formations of movements, narratives about mobility and mobile practices, which reveal the importance of an historical perspective that mitigates against an overwhelming sense of newness in mobilities research” (CRESSWELL, 2010a, p. 159).

Para nosso tema, considerar tais constelações significa descrever quem, como, quando e para que se move. Construir uma cartografia da prática de movimento de pessoas situadas no espaço social, isto é, realizar estudos mais precisos sobre as implicações de diferenças de gênero, idade, classe social, raça, local de moradia para os trajetos e trajetórias⁵ dos sujeitos nas cidades. Essa direção tem sido enriquecida com numerosos estudos recentes, que atentam para dimensões do movimento, quais sejam velocidades, lentidões e imobilidades, como práticas que resultam na produção de hierarquias cinéticas (CRESSWELL, 2010). Identificar motilidades – capacidades para o movimento – variadas e desiguais significa interrogar as realidades empíricas com as seguintes questões: quem se move com maior frequência? Quem se move para mais longe? Quem se move mais rápido? (cf. CRESSWELL, 2010: 163).

Se seguirmos as mulheres, especialmente aquelas que cuidam de suas crianças, temos informações sobre formas de mover-se pelas cidades muito características desse grupo, ainda que se leve em conta as diferenças de classe social e acesso aos meios de transporte. A definição de hierarquias cinéticas, verificadas em tempos e locais distintos, é bastante produtiva analiticamente para distinguirmos as desigualdades de alcance e usufruto dos serviços e atividades entre mulheres urbanas – um grupo heterogêneo, por certo (TACOLI, SATTERTHWAITTE, 2013) –, assim como entre mulheres e homens.

Mulheres e sua circulação pelos espaços urbanos: movimento, imobilidade e fixidez

Os personagens que saem de suas casas e circulam pelas ruas das cidades, apenas de passagem ou deixando-se ficar para realizar atividades de trabalho e lazer, são indicadores de paisagens sociológicas particulares. Alguns estudos atentam para a presença/ausência ou visibilidade/invisibilidade de sujeitos em relação com os espaços urbanos, em sua materialidade (ruas, calçadas, postes, portas, praças) e quanto à interação com outros iguais e diferentes. A sociologia dos transeuntes no centro de São Paulo, cuja presença foi fixada

⁵ Ver distinção entre *trajeto* e *trajetória* no artigo de Lênin Pires; estas noções são utilizadas pelo autor para se “pensar as maneiras pelas quais se podem imbricar mobilidade espacial e mobilidade social”. (PIRES, 2013, p. 169-170).

em relatos biográficos, jornais e fotografias entre o início do século XIX e início do século XX, empreendida no trabalho de Fraya Frehse (2011), atenta para as distinções de cor, gênero, idade, classe social e nacionalidade que configuram formas de estar na cidade que se transforma rumo à modernidade. Quando e onde estão as mulheres nas ruas? O que fazem? Com quem andam? Como se deslocam? Mulheres de elite movimentam-se entre casas e ruas; mulheres do comércio ambulante, assim como prostitutas ou mulheres marginalizadas, mulheres negras e mulheres pobres, costumavam demorar-se nas ruas. Homens nas mais diversas ocupações e com diferentes *status* transitam e trabalham nas ruas que se agitam em São Paulo de antigamente.

O aspecto notável neste desfile de modos de comportamento corporal dos sujeitos que circulam pelas ruas é a moralidade envolvida nos atos e formas de estar pela cidade: quer dizer, pôr-se em movimento significar conduzir-se em acordo ou em confronto com normas sociais hegemônicas, colocar-se como alvo do juízo de outrem.

Ajustar a lente para as formas da presença feminina nas grandes cidades é uma aventura analítica empreendida pela crítica feminista. Como fez Elizabeth Wilson (1992) sobre o *flâneur* invisível das ruas de Paris. A autora descreve a nova cena da vida urbana no século XIX, multiplicando a presença feminina nas ruas, calçadas, cafés, teatros e lojas, assim como já estavam trabalhando em fábricas. Sempre alvo do controle masculino, seja na esfera privada, no trabalho ou nas ruas, as mulheres neste novo e desordenado mundo ganham movimento e força de presença. Nestas grandes cidades, as prostitutas já eram “mulheres públicas” (cf. WILSON, 1992, p. 3). As mulheres da classe trabalhadora igualmente tinham acesso, ainda que moralmente controlado, às ruas. Nos tempos modernos, porém, outras mulheres (sem-dono, como diz Wilson) tornam-se presentes, “although the male ruling class did all it could to restrict the movement of women in cities, it proved impossible to banish them from public spaces. Women continued to crowd into the city centres and the factory districts” (WILSON, 1992, p. 3). Dentre elas, as jovens casáveis menores de trinta anos seriam aquelas mais vigiadas; enquanto mulheres casadas, governantas ou senhoras empregadas tinham um pouco mais de liberdade. Em oposição aos homens burgueses, livres que eram para explorar o que Wilson chama de zonas urbanas do prazer (restaurantes, teatros, cafés, bordéis). A pergunta da autora sobre como as mulheres experimentavam o espaço urbano do século XIX continua pertinente à situação das mulheres nas cidades mais diversas mundo afora.

Os investimentos analíticos nesta direção, que enfatizam deslocamentos cotidianos e seus percursos, são atribuídos por vários autores contemporâneos à geografia feminista. Tim Cresswell afirma peremptoriamente que “no group has been more attentive to the variety of mobile experiences and the power dynamics afforded by mobility than feminist geographers. It was feminists who made the analysis of daily mobility patterns central to their concerns and the concerns of the wider discipline” (CRESSWELL, 2010, p. 554). A coletânea *Women in cities: gender & the urban environment* (1988) contém discussões de pesquisadoras britânicas que organizam, de forma pioneira, resultados de pesquisa urbana cujo tom analítico é expresso na seguinte constatação das organizadoras: “In twentieth-century Britain, for example, we have witnessed not only a social separation between home and work, domestic and waged labour, public and private spheres, and, increasingly, between the daily activity patterns of men and women” (LITTLE et al., 1988, p. 2).

Com isso, propõe-se aqui, a partir de pesquisas etnográficas de outros autores e de informações reunidas sobre as evidências de separação dos espaços de mobilidade de mulheres e homens, que há apartações obrigatórias, convencionadas por tradições estabelecidas ou por regulações de políticas de mobilidade; bem como apartações “estratégicas”, em resposta aos constrangimentos vários que as mulheres sofrem quando querem, podem e/ou precisam deslocar-se pelas cidades.

Para este último tipo de separação, alguns estudos trazem evidências sobre o efeito de túnel⁶ - derivado do confinamento nos percursos de movimento - , vivido por vários grupos urbanos em sua mobilidade cotidiana. As mulheres (e poucos homens) que cuidam de crianças vivem a condição de confinamento local de modo mais notável nas pesquisas, pois simplificam os trajetos possíveis diante da dificuldade de uso dos transportes públicos com crianças em horários de pico, da localização dispersa dos serviços de educação, saúde e abastecimento doméstico, e dos deveres fixos com os cuidados domésticos. Com limitações temporais e espaciais de deslocamento, diversas soluções para cumprir os compromissos diários são arrançadas: desistir de usar serviços de transporte e caminhar⁷ entre distâncias próximas; recorrer ao transporte público apenas em horários de menor lotação ou, como fazem as mulheres com mais recursos, utilizar o automóvel (particular ou táxi) para conseguir cumprir as atividades de cuidado familiar e de trabalho remunerado⁸.

Essas restrições que atingem sobremaneira as mulheres têm como consequência a limitação de seus espaços de mobilidade, inclusive quanto à procura de empregos mais próximos de suas residências ou escola de filhos para efetuar as viagens no tempo exíguo que dispõe durante um dia para coordenar todas as atividades regulares e imprevistas⁹. O que se produz nas experiências das mulheres com filhos é uma espécie de *confinamento espacial*, vivido especialmente por mulheres mais pobres, cuja estratégia mais comum seria a imobilidade ou a evitação de sair, exceto em caso de necessidade premente, confinando-as às suas vizinhanças (cf. JIRÓN, 2010, p. 72).

A autora analisa outras razões, além da dificuldade de viajar com crianças, para a seletividade dos caminhos a serem percorridos em cidades: sentir-se fora do lugar em ambientes novos, frequentados por grupos estranhos; problemas de sobrecarga de tráfego; sentimento de encarceramento e insegurança (JIRÓN, 2010). Os riscos para a mobilidade

⁶ Tim Cresswell usa a denominação “tunneling –effects”, observando que “one of the effects of tunneling is to produce new enclaves of immobility within the city” (CRESSWELL, 2006, p. 167). Paola Jirón reflete sobre “horizontal-like tunnels”, que são decorrência dos efeitos restritivos que percursos, velocidades, tempos, formas, meios e destinações específicos para certos grupos sociais (mulheres, velhos, crianças, ricos, jovens) pelos quais os transeuntes podem circular e se socializar (cf. JIRÓN, 2010, p. 68).

⁷ Sobre os constantes percursos femininos a pé, notadamente em áreas rurais ou periferias urbanas menos assistidas de serviços e transporte, Lesley Murray observa que “mothers used their bodies as a means to bridge the gap between responsibilities and resources” (MURRAY, 2008, p. 57, citando Bostock).

⁸ Para as formas de uso do automóvel particular em diversos países ver LITTLE et al. (1988) e UTENG, CRESSWELL (2008).

⁹ O trabalho de Nite Tanzarn em Uganda apresenta trechos de diários de mobilidade de mulheres que narram seus trajetos pela cidade, recorrendo a vários modos de transporte e sujeitas aos constrangimentos de gênero, principalmente às atitudes dos maridos. A resolução de imprevistos como levar filhos ao hospital compromete ainda mais a gestão dos tempos e formas de movimento de muitas mulheres. Ver TANZARN, 2008, p. 163-167.

feminina são especialmente críticos e perturbam sua possibilidade de desfrutar da cidade e expandir seus mundos de circulação. No Brasil, é comum a expressão – moralmente positiva para o falante homem ou mulher –, de que alguém vive da casa para o trabalho, evitando sua exposição aos perigos potenciais da deambulação urbana (PIRES, 2013). Trata-se de uma forma popular de descrever o efeito de túnel que comentamos acima.

Os cálculos complexos envolvidos na mobilidade feminina (ou de outros grupos que também percebem riscos urbanos) quanto a dia, hora, modo de deslocamento, local de assento em ônibus e metrô, combinações com taxistas e moto-taxistas conhecidos etc., são operados em contextos sociais que exigem seus movimentos e iniciativas – as culturas de maternidades contemporâneas¹⁰, por exemplo – e, ao mesmo tempo, apresentam vários constrangimentos de ordem social, cultural, tecnológica, infraestrutural, política e financeira (CRESSWELL, UTENG, 2008) para o seu cumprimento. Por estas razões, uma perspectiva de gênero sobre as mobilidades leva-nos a observar as viagens *potenciais* que *não* foram realizadas, revelando a baixa *motilidade* das mulheres em dadas circunstâncias sócio-econômicas. Havendo outros tipos de impedimentos ou dificuldades para os deslocamentos específicos de um tempo e um lugar, somos levados a pensar nas formas de mover-se vividas pelas mulheres de várias idades, classes e raças, por serem, antes de tudo, mulheres que se diferem do grupo contrastante, os homens. Vejamos agora as invenções sociais multiformes da separação.

Registros da separação entre mulheres e homens: transportes públicos e espaços de circulação¹¹

A circulação das mulheres nas cidades, de forma diferente da circulação feita pelos homens, vem sendo registrada como acontecendo ou tendo acontecido em muitos tipos de transporte e em muitos lugares ao redor do mundo. Os modos de transporte vão dos individuais aos coletivos, dos privados aos públicos, dos motorizados aos não motorizados. Geograficamente, a identificação de aspectos peculiares da mobilidade urbana, tomando como objeto de investigação as mulheres, também se dá de forma bem abrangente. Os registros aqui utilizados são relativos a mais de trinta países, localizados nos cinco continentes. Os registros são variados e díspares: de linhas de ônibus em Israel e Estados Unidos a um desfile anual de veículos e pessoas na Nova Zelândia, passando por vagas de estacionamento na Alemanha, China e Coreia do Sul.

Em Jerusalém, israelenses seculares manifestam-se contra o que chamam de "opressão religiosa judaica ultraortodoxa" em algumas linhas de ônibus: nelas, as mulheres

¹⁰ De acordo com Lesley Murray, o investimento contemporâneo que as famílias fazem nas crianças resulta na hiper mobilidade de muitas mães, pertencentes a grupos de classe-média branca, que buscam cumprir os ideais atuais da boa mãe (MURRAY, 2008), que podem ser sintetizados na expressão *intensive mothering*.

¹¹ Esses registros foram recolhidos de 2009 a 2014 enquanto se produzia tese de doutorado sobre a política de mobilidade urbana em Belo Horizonte (OLIVEIRA, 2014). Cada informação detectada foi recebendo marcadores de assunto para que pudesse ser mais facilmente recuperada a qualquer tempo. Nesse acervo formado por mais de cinco mil registros sobre mobilidade urbana em geral, 131 receberam o marcador “mulheres e mobilidade” e foram aqui utilizados.

só podem se sentar na parte de trás, deixando a frente para uso exclusivo dos homens.¹² Na pequena cidade de Monroe, uma comunidade judia ultraortodoxa vem mantendo seus costumes, ao que parece sem grandes contestações: no interior dos ônibus que levam os moradores diariamente a Nova York, uma cortina impede que se cruzem os olhares de homens e mulheres que se sentam em lados opostos.¹³ No outro extremo temos o registro de evento realizado anualmente em Auckland, a maior cidade neozelandesa: mulheres montadas em motocicletas e carros abertos – e até mesmo dentro de ônibus – desfilam na *Queen Street* mostrando seus seios aos passantes na prestigiada parada *Boobs on Bikes*.¹⁴

A despeito de suas culturas diferentes, em algumas cidades vêm sendo implantadas medidas de mobilidade bem similares na forma. Sob a alegação de que mulheres precisam de mais espaço para estacionar que os homens, pois supostamente teriam mais dificuldade para executar manobras e uma noção diferente de distância, na cidade alemã de Triberg e na chinesa Shijiazhuang foram implantadas vagas de estacionamento separadas para motoristas homens e motoristas mulheres.¹⁵ Em Seul, por sua vez, sob a alegação de que mulheres precisam caminhar menos que os homens para estacionar, milhares de vagas foram reservadas para uso exclusivo delas. A medida, supostamente, visa “eliminar os inconvenientes, a ansiedade e o desconforto pelo qual passam as mulheres, diariamente” na capital sul-coreana.¹⁶

Dentre os registros recolhidos que estão sendo aqui compilados, a maior quantidade refere-se a acontecimentos que envolvem a separação – ou pelo menos a tentativa – de homens e mulheres na mobilidade urbana. Em cada um dos exemplos aqui utilizados, como se verá adiante, há o pressuposto não explícito de que homens e mulheres seriam duas categorias únicas e homogêneas de seres humanos, que não conseguiriam compartilhar determinados locais e serviços urbanos.

As soluções adotadas, sob o manto da proteção às mulheres, configuram-se como proibições a elas mesmas impostas, uma vez que os espaços que estariam protegidos são

¹² LAPPIN, Yaakov. Woman sprays tear gas at Orthodox mas in bus segregation fracas. *The Jerusalem Post*, Jerusalem, July 1, 2010. Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/album/100313_album.jhtm?abrefoto=29#fotoNav=25>. Acesso em: 13/03/2010; UOL notícias - fotos. *Imagens do dia- 13/03/2010*. Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/album/100313_album.jhtm?abrefoto=29#fotoNav=25>. Acesso em: 13 mar. 2010.

¹³ LEVIN, Joe. Riding Together on Sex-Segregated Bus. *T.O.T. Private Consulting*, November 4, 2011. Disponível em: <<http://privateinvestigations.blogspot.com.br/2011/11/riding-together-on-sex-segregated-bus.html>>. Acesso em: 13 jul. 2014.

¹⁴ CROW, Steve. *Boobs on Bikes Parade In Auckland- photos*. Disponível em: <<http://www.zimbio.com/pictures/8IpNnInWpCw/Boobs+Bikes+Parade+Auckland/GoeCntnRm6g>>. Acesso em: 11 ago. 2010.

¹⁵ ENGER Halt. *Badische Zeitung*, 4 Juli 2012. Disponível em: <<http://www.badische-zeitung.de/schwarzwald-baar-kreis/in-triberg-gibt-s-deutschlands-erste-maennerparkplaetze--61299892.html>>. Acesso em: 12 jul. 2014; UN PARKING pour femmes avec des places stationnement... plus larges. *Le Monde*, Paris, 5 Janvier 2010. Disponível em: <http://www.lemonde.fr/asia-pacifique/article/2010/01/05/un-parking-pour-femmes-avec-des-places-de-stationnement-plus-larges_1287554_3216.html>. Acesso em: 12 jul. 2014.

¹⁶ ZARAGOVIA, Veronica. Will High-Heel-Friendly Streets Keep Seoul's Women Happy? *Time*, August 5, 2009. Disponível em: <<http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1914471,00.html?xid=rss-world>>. Acesso em: 12/07/2014.

quantitativamente menores que os demais liberados aos homens. As práticas de separação dos usuários com base na divisão entre dois gêneros – masculino/feminino – expõem problemas não previstos pelos idealizadores das medidas. Um cartaz apresentado em passeata recente realizada em São Paulo contra a segregação no metrô paulistano pergunta: *As minorias trans vão onde? Nos trilhos?*¹⁷

Tomemos agora a bicicleta: modo de transporte individual e não motorizado, antigo e de baixo custo, que qualquer pessoa com condições físicas para tal pode utilizar sem grande dificuldade. Desde o século XIX as feministas defendem o uso da bicicleta com atos e palavras, e algumas de suas frases entraram para a história.

A estadunidense Susan Anthony (1810-1906) afirmou: “Ela [a bicicleta] tem feito mais para emancipar as mulheres do que qualquer outra coisa no mundo”. Maria Pognon (1844-1925), por sua vez, que foi presidente da Liga Francesa de Direitos da Mulher, avaliou que a bicicleta é “igualitária e niveladora” e ajuda a “libertar o nosso sexo”.¹⁸

A afirmação de outra feminista estadunidense – Elizabeth Staton (1815-1902) – é uma comparação do direito de pedalar com o de votar, que pode ser lido como um vaticínio: “A mulher está pedalando em direção ao sufrágio”.¹⁹ Creio que hoje podemos afirmar que, se o direito à mobilidade se confunde com o direito à cidade, o direito das mulheres à mobilidade se confunde com o direito à igualdade de oportunidades para se ter direito à cidade.

Apesar de todas as conquistas das mulheres no uso das bicicletas, não se pode dizer que isso aconteça por todo o planeta. Os impedimentos às mulheres usarem bicicletas, nos países onde isto ainda acontece, estão acompanhados de perto dos impedimentos a conduzirem veículos motorizados. Em ambos os modos de transporte, o que parece incomodar as sociedades locais é o fato das mulheres não dependerem de um homem para se locomoverem. As proibições são de ordem legal e/ou cultural.

Com base na afirmação de que as mulheres já teriam provocado muitos acidentes em Pyongyang, as mulheres foram proibidas de conduzir veículos motorizados em toda a Coreia do Norte e de usarem bicicletas na capital. Paradoxalmente, a despeito da capital norte-coreana ter uma das menores frotas de automóveis do mundo, os poucos turistas que a visitam encantam-se em observar as chamadas “mulheres-semáforos”. Bem trajadas, elas ficam postadas nos cruzamentos considerados estratégicos de Pyongyang, mesmo não havendo muito tráfego. Elas só deixam seus postos à noite, quando são substituídas por homens, e em dias de chuva e/ou calor intensos quando semáforos elétricos são ligados.²⁰

¹⁷ FACEBOOK. *Contra a segregação, Vamos fazer revolução*. 22 jul. 2014.

¹⁸ ANTHONY e POGNON apud MELO, Victor Andrade de; SCHETINO, André. Liberdade em duas rodas. *Revista de História da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, 16 jun. 2010. Disponível em: <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos/liberdade-em-duas-rodas>>. Acesso em 8 jul. 2014.

¹⁹ STATON apud MELO, Victor Andrade de; SCHETINO, André Schetino. Liberdade em duas rodas. *Revista de História da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, 16 jun. 2010. Disponível em: <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos/liberdade-em-duas-rodas>>. Acesso em 8 jul. 2014.

²⁰ RANGEL, Sérgio. Coreia do Norte alega "barbearagem" e proíbe mulheres de dirigir. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, 23 abr. 2010, Caderno Mundo.

Na Arábia Saudita a situação não é melhor que na Coreia do Norte. Em 2011, pressionado por setores menos conservadores da sociedade, o rei Abdullah aprovou “sob condições” o direito às mulheres andarem de bicicleta.²¹ Em um país onde as mulheres precisam de uma autorização masculina para estudar, viajar, abrir contas bancárias e, até mesmo, receber atendimento médico, resta saber que condições seriam essas reguladas pela burocracia saudita.

A Arábia Saudita, entretanto, parece estar em uma contramão: ao que consta, trata-se do único país do mundo onde qualquer mulher – mesmo se for estrangeira e estiver apenas de passagem pelo reino – é proibida de dirigir veículos. Essa singularidade vem provocando reações por parte, principalmente, de organizações feministas. Elas criaram o movimento “Women2Drive” que utilizam frases como “I support saudi women to drive” e “She has the right to drive”. As mulheres sauditas que se tornaram símbolos do movimento por enfrentarem a proibição para dirigir são Manal Al-Sharif e Shaima Jastaina: uma postou na *internet* um vídeo no qual aparece dirigindo nas proximidades de Alkhobare e a outra foi presa em flagrante dirigindo um automóvel em Jeddah.²²

Um país onde a interdição às mulheres dirigirem vem sendo contestada, de forma lenta e gradual, é o Afeganistão pós-Talibã. Logo após a queda do regime, Shakila Naderi retirou a burca e pediu ao marido que a ensinasse a dirigir. Depois disto, ela criou uma autoescola em Cabul para ensinar outras mulheres a dirigir e poderem ter suas carteiras de habilitação, o que não tem sido uma tarefa fácil. Isto, a despeito de não haver mais proibições legais a serem enfrentadas: “Quando ela está guiando, eles [os homens] tentam empurrar seu carro para fora da pista. Muitas vezes, Shakila tem de reagir com manobras perigosas”.²³ Isto apenas indica o árduo caminho que ainda terão pela frente as mulheres sauditas quando acabar – se acabar – a proibição legal para dirigirem veículos.

Antes de passar aos modos de transporte coletivos, convém aqui fazer um breve panorama da segregação no modo de transporte mais utilizado em todo o mundo: o transporte a pé. Esse modo responde, no Brasil, por 36,8% das viagens diárias (ANTP, 2012. p.5).

A segregação às mulheres nas calçadas é rara nos dias de hoje, mas seu acesso às ruas, para caminharem livres e desacompanhadas, nem sempre foi corriqueiro no Brasil. É o que nos conta Gilberto Freyre: “a mulher, *quando saía de casa*, era quase sempre de serpentina, de palanquim, de liteira, de carro de boi” (FREYRE, 2002, p.813 - grifo nosso).

²¹ ARÁBIA Saudita lança primeira propaganda contra violência machista. *Opera Mundi*, 30 abr. 2013. Disponível em: <<http://operamundi.uol.com.br/conteudo/noticias/28645/arabia+saudita+lanca+primeira+propaganda+contra+violencia+machista.shtml>>. Acesso em 30 abr. 2013.

²² EMANHASHIM. Manal Al-Sharif and the Ban on Saudi Women Driving. *Patheos - Hosting the Conversation on Faith*. June 1, 2011. Disponível em: <<http://www.patheos.com/blogs/mmw/2011/06/manal-al-sharif-and-the-ban-on-saudi-women-driving/>>. Acesso em 7 abr. 2013; JONES, Sam. Saudi woman driver saved from lashing by King Abdullah. *The Guardian*, London, 29 september 2011. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/world/2011/sep/29/saudi-woman-lashing-king-abdullah>>. Acesso em 7 abr. 2013.

²³ KARAM, Luíza. Detrás do véu, afegã ensina mulheres a se guiarem sozinhas. *Época*, São Paulo, 30 maio 2012. Disponível em: <<http://colunas.revistaepoca.globo.com/mulher7por7/2012/05/30/detras-do-veu-afega-ensina-mulheres-a-se-guiarem-sozinhas/>>. Acesso em: 6 abr. 2013.

No Rio de Janeiro do século XIX “[...] as senhoras brasileiras usavam sapatos de seda extremamente delicados. Postos em contato, *mesmo breve*, com as calçadas ásperas, rompiam-se facilmente [...]” (FREYRE, 2002, p.1162 - grifo nosso). Vale destacar que, naquele momento, “Se o costume não impedisse às senhoras passear nas ruas, dificilmente poderiam dedicar-se a esse exercício com qualquer conforto.” (EWBANK apud DaMATTA, 2010, p.18).

A utilização das ruas e calçadas no caminhar de mulheres pode ser ilustrada por duas situações extremas, tomando-se notícias que chegam da Suécia, Alemanha e Israel. Em cidades dos três países vêm sendo usados sinais de trânsito e mensagens com intenções opostas: seja para segregar as mulheres, seja para enviar a mensagem de que elas têm direitos iguais.

Em todo o mundo, os equipamentos semafóricos que indicam aos pedestres que devem “seguir em frente” ou “parar” quando pretendem atravessar uma rua, utilizam as mesmas cores “verde” ou “vermelho” utilizadas para determinar como devem proceder os motoristas de veículos. Em muitas cidades, inclusive pelo Brasil afora, costuma-se associar as cores a uma figura humana estilizada que está “caminhando” ou “parada”. No entanto, fica a questão: porque a figura estilizada nos focos semafóricos para pedestres é sempre a figura de um homem?

Na cidade sueca de Mariestad a prefeitura local decidiu instalar focos semafóricos de pedestres usando, além da tradicional figura masculina, uma figura que é tipicamente feminina.²⁴ Na Alemanha, a silhueta semafórica de um homem com chapéu (o *Ampelmännchen*), típica dos semáforos para pedestres da antiga Alemanha Oriental, já foi substituída por silhuetas femininas em alguns locais nas cidades de Zwickau e Dresden. Prevê-se que em breve elas chegarão a Berlim.²⁵

Enquanto isto, na cidade israelense de Beit Shemesh, placas afixadas em algumas calçadas vêm causando polêmica inversa. Elas determinam que as mulheres atravessem a rua e troquem de calçada para não cruzarem o trajeto que estaria, supostamente, reservado aos homens. Nessa cidade há, também, avisos afixados em algumas edificações dizendo às mulheres para vestirem-se “com modéstia”. Nessa pequena cidade próxima a Jerusalém uma mulher andando de bicicleta pode ser alvo até mesmo de uma pedrada. Algumas dessas mulheres, no entanto, estão reagindo e processando a prefeitura local: elas pedem não apenas a retiradas das placas como exigem indenização por estarem sendo discriminadas.²⁶

²⁴ LUZES de segurança. *Mão Dupla*, Belo Horizonte, ano 9, n.91, setembro/2011. p.13.

²⁵ AMPELMÄNNCHEN. Disponível em: <<http://en.wikipedia.org/wiki/Ampelm%C3%A4nnchen>>. Acesso em: 8 jul. 2014; SHOULD Berlin's crosswalk man get a female friend? *DW*, May 30, 2014. Disponível em: <<http://www.dw.de/should-berlins-crosswalk-man-get-a-female-friend/a-17671108>>. Acesso em: 9 jul. 2014.

²⁶ TRACY, Marc. Anti-Women Protests Come to a Head. *The Scroll - Tablet Magazine on the News*. December 27, 2011. Disponível em: <<http://www.tabletmag.com/scroll/87081/anti-women-protests-come-to-a-head>>. Acesso em: 17 maio 2014; HELLER, Moshe. Beit Shemesh: Signs excluding women still up. *Ynetnews*. June 6, 2012. Disponível na internet. Acesso em 17 maio 2014; BERCITO, Diogo. Mulheres têm rixa com ultraortodoxos em cidade de Israel. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, 17 maio 2014. Caderno Mundo.

Dando continuidade ao panorama sobre as mulheres na mobilidade urbana, apresentamos a seguir leituras sobre um modo de transporte que fica na transição entre os individuais e os coletivos, dependendo da forma como são efetivamente operados e utilizados. Estamos falando dos táxis. Tanto o táxi comum quanto o táxi-lotação diferem dos modos de transporte coletivo de maior capacidade, como ônibus e trens, por uma peculiaridade: todos os passageiros viajam sentados, pois não há espaço nos veículos para passageiros em pé.

Em algumas cidades do mundo, uma modalidade de transporte que chamou a atenção nos últimos tempos foi o táxi oferecido para uso exclusivo das mulheres. Uma característica comum a esses serviços, sejam eles de táxi-lotação ou de táxi comum, é que os veículos são, sempre, pintados de cor-de-rosa.²⁷ As motoristas desses serviços, na maioria das vezes, também usam roupas e/ou adereços da mesma cor. Essas cidades estão localizadas em países bem diferentes como Rússia, México, Emirados Árabes Unidos, Líbano, Irã e Bangladesh.

Os “ЖЕНСКОЕ ТАКСИ” que circulam em Moscou são táxis comuns, para mulheres, que oferecem um transporte individual. Falaremos aqui desse serviço a partir do que dele ficamos sabendo pelo cinema. Em um documentário que mostra o dia-a-dia de três mulheres motoristas do serviço, conhece-se um pouco do que pensam algumas mulheres da Rússia atual.²⁸ Em uma cidade que possui uma das maiores redes de metrô do mundo, a criação de um serviço com uma frota de apenas 22 veículos parecer ser a busca de um nicho de mercado.

O serviço moscovita é divulgado como sendo “para mulheres e dirigido por mulheres”. Como se trata de um serviço de transporte não coletivo, pode-se dizer que a novidade é mais uma segregação contra homens do que um serviço que busque resolver problemas de assédios a mulheres. Pelos relatos das passageiras, o que elas parecem buscar no serviço é um refúgio em meio ao trânsito carregado e alguém para conversar livremente sobre moda, carreira e amor.

A cidade mexicana de Puebla inaugurou o seu *pink taxi* –assim mesmo, em inglês – em resposta a denúncias de assédio nos transportes, como um primeiro passo em direção a transportes coletivos também exclusivos. Questionada se o serviço não seria discriminatório, a diretora do Instituto Municipal da Mulher responde: "A ONU e todos os tratados internacionais sobre igualdade de gêneros permitem estas ações discriminatórias que têm por objetivo ajudar a reduzir a brecha entre homens e mulheres que ainda existe. São as chamadas ações afirmativas."²⁹

²⁷ Na capital da Tailândia, cada empresa adota uma ou duas cores fortes para distinguir seus veículos dos da concorrência. Isto dá um efeito multicolorido à frota de Bangkok: amarelo com verde, azul com vermelho, branco com vermelho, azul, vermelho, laranja e cor-de-rosa. No entanto, os *pink taxi* não são um refúgio para mulheres, são apenas mais uma cor berrante, como as demais. (GUIDE to Shopping in Bangkok. Disponível em: <<http://www.thebangkokshoppingguide.com/>>. Acesso em: 8 jul. 2014).

²⁸ PINK TAXI. Direção de Uli Gaulke. Documentário, Rússia/Alemanha, 2009, 85 minutos.

²⁹ MONTALVO apud HANASHIRO, Carolina. Contra assédio, cidade no México introduz táxi cor-de-rosa para mulheres. *BBC Brasil*, 8 out. 2009. Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2009/10/091007_taxi_mulheres_mexico_ch_np.shtml>. Acesso em: 4 abr. 2011.

No Oriente Médio e Oriente Próximo, os táxis para mulheres existem nas capitais de Dubai e Abu Dhabi, os dois maiores dos sete Emirados Árabes Unidos, assim como na capital do Kuwait e em Beirute, capital do Líbano. Há notícias de que tenham sido implantados, também, na Síria, Irã e Bangladesh. Com a marca *Woman for Woman Taxis*, os serviços também existiriam no Reino Unido, Índia, Malásia, Mongólia e África do Sul.³⁰

Com uma frota inicial de cinquenta veículos, foi noticiado pela imprensa dubaiense que o *pink women-only taxi* de Dubai estaria disponível em frente a shoppings, hospitais e outros “lugares que são usualmente frequentados por mulheres”.³¹ Isto permite-nos pensar que não será bem-vista naquele emirado uma mulher que circule por lugares diferentes desses. O *ladies taxi* implantado em Abu Dhabi, com uma frota também de cinquenta veículos, é anunciado aos clientes como sendo do mesmo preço que o serviço comum e oferecendo um serviço limpo no qual a motorista não dirige em alta velocidade.³² O que nos leva a supor que tomar um táxi nessa cidade pode se transformar em uma aventura desagradável para quem preza pela segurança e conforto nos deslocamentos.

Na capital do Kuwait, o serviço de táxi para mulheres foi criado por uma mulher, que vislumbrou uma oportunidade de gerenciar um negócio lucrativo. Suas clientes não podem ser conduzidas por homens desconhecidos e, para suas famílias, manter um motorista particular que seja de confiança costuma sair caro. Sua empresa tem o sugestivo nome de *Hawaa Taxis*, que traduzido do árabe significa *Táxis Eva*. As motoristas são selecionadas e bem pagas “como secretárias” e o serviço oferece uma opção para mulheres que não querem ter seus “direitos humanos ultrajados”. O horário de funcionamento do serviço também é peculiar: de 8h da manhã às 8h da noite.³³

No Líbano, o táxi para mulheres recebeu o nome de *Banet Taxi*. A iniciativa recebeu o apoio do Ministério do Turismo local visando atender a uma clientela cada vez maior de turistas ricas oriundas de países muçulmanos conservadores, principalmente da região do Golfo Pérsico.³⁴ Destaque-se que, das cidades aqui citadas com forte presença de população muçulmana que possuem táxi para mulheres, apenas em Beirute as motoristas não ocultam os cabelos. A criação do serviço na capital libanesa, na visão de Joumana Haddad, é uma notícia que ela chama de “trágica” no seu livro que recebeu o sugestivo nome de *Eu matei Sherazade: confissões de uma árabe enfurecida*:

³⁰ SSCHOR. *Women for Women Taxis: verbete na WikiGender*. November 11, 2013. Disponível em: <http://www.wikigender.org/index.php/Women_for_Women_Taxis>. Acesso em: 10 jul. 2007.

³¹ MENON, Sunita. Taxis add a touch of pink to Dubai roads. *Gulf News*, January 3, 2007. Disponível em: <<http://gulfnews.com/news/gulf/uae/traffic-transport/taxis-add-a-touch-of-pink-to-dubai-roads-1.153368>>. Acesso em: 4 abr. 2013.

³² CLACK, David. Women-only taxis in Abu DhabiTime. *Out Abu Dhabi*, September 28, 2010. Disponível na internet. Acesso em 30 abr. 2013.

³³ ADMIN. Women line up to hail Kuwait's pink taxis. *Muslimab News*, January 22, 2010. Disponível em: <<http://www.muslimabnews.com/lifestyle/business/women-line-up-to-hail-kuwaits-pink-taxis/>>. Acesso em: 30 abr. 2013; TOUMI, Habib. Kuwait to launch taxis exclusively for women. *Gulf News*, January 11, 2010. Disponível em: <<http://gulfnews.com/news/gulf/kuwait/kuwait-to-launch-taxis-exclusively-for-women-1.566489>>. Acesso em: 4 abr. 2011.

³⁴ THE LEBANESE INNER CIRCLE - blog. Pink Taxis for Ladies – Only. March 12, 2009. Disponível em: <<http://theinnercircle.wordpress.com/2009/03/12/lebanese-pink-taxis-for-females-only/>>. Acesso em: 4 abr. 2011.

[...] no Líbano, um serviço de táxi só de mulheres foi fundado para mulheres que não querem se misturar com os homens; e muitas que são do chamado sexo frágil exultaram com a novidade, gritando alegremente e comemorando com frases do tipo: "É cor-de-rosa! Ai, que fofo! E uma mulher dirigindo o veículo - que original!"

Mas esse táxi de mulheres, pintado com um tom enjoativo de rosa, daquele de pirulito, é uma fonte de constrangimento para mim, como libanesa. E como mulher árabe. E como mulher pura e simplesmente.

Desde quando um táxi é um lugar de "relações perigosas"? Desde quando nós, do Líbano, voltamos a nos conformar com a segregação dos sexos? Faz muito pouco tempo que nos livramos dos colégios separados para meninos e meninas e outras práticas que criam adultos inibidos, firmemente presos em seus complexos, em sua repressão, em sua ignorância e em seu medo do outro sexo. (HADDAD, 2011, p.90)

No assunto segregação de mulheres na mobilidade urbana em modos de transporte individuais, um país que parece estar na contramão entre os países de maioria muçulmana parece ser o Egito, de onde nos chega a notícia que em 2010 começou a trabalhar no Cairo a primeira mulher taxista, dirigindo veículo comum que pode transportar homens e mulheres, indistintamente.³⁵

Chegamos, agora, aos transportes coletivos, nos quais a separação das mulheres vem se dando de forma mais visível e mais disseminada pelo mundo afora, como uma solução para o assédio em ônibus, metrô e trens. Faremos aqui a leitura de informações sobre o assunto em lugares bem diferentes, do Brasil à Índia, dos Estados Unidos ao Egito.

Antes de prosseguir, apenas para ilustrar que há maneiras criativas de tentar conter o assédio masculino, convém apresentar uma novidade vinda da China. Lá, uma mulher criou uma meia que dá a impressão de quem a usar ter pernas como as de um homem bem peludo. Assim ela apresentou a novidade no *Sina Weibo*: "Supersexy, meia cheia de pelos antiperversos para ser usada neste verão. Essencial para as jovens que saem por aí."³⁶

Os países nos quais os registros aqui utilizados não contêm casos de implantação de separação entre homens e mulheres nos transportes coletivos urbanos são os Estados Unidos, o Reino Unido e a Argentina. A não implantação desse tipo de medida, no entanto, não significa que os assédios não estejam acontecendo, mas permite-nos concluir que as autoridades estão atentas e que cabe também à sociedade zelar pelo bem estar dos passageiros.

Na Argentina, por iniciativa da *Red de Mujeres Artistas Izando*, a prefeitura de Rosário adotou o slogan *No queremos ese apoyo*, aplicado junto a um pictograma que mostra um homem aproximando seu falo duro das nádegas de uma mulher. A mensagem está aplicada tanto no interior dos bondes quanto nas tarjetas eletrônicas de utilização dos serviços, que

³⁵ BBC. On the road with one of Cairo's first female taxi drivers. *News Middle East*, January 27, 2010. Vídeo disponível em: <<http://www.bbc.co.uk/news/world-middle-east-11406383>>. Acesso em: 9 jul. 2014.

³⁶ UOL notícias. Chinesa inventa meia que imita perna peluda para afastar perversos. São Paulo, 20 jun. 2013. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/tabloide/ultimas-noticias/tabloideanas/2013/06/20/chinesa-inventa-meia-que-imita-perna-peluda-para-afastar-perversos.htm>>. Acesso em: 22 jun. 2013.

também recebem a aplicação dos telefones da *Asistencia em situaciones de violencia de género* e da *Guardia Urbana Municipal*.³⁷

Os dois exemplos que seguem indicam que nos Estados Unidos o problema de assédio às mulheres existe e também acontece nos transportes. Em Nova York, cartazes afixados no metrô dizem: “Assédio sexual é um crime no metrô também. Um trem lotado não é desculpa para um toque impróprio. Não suporte isto ou sintá-se com vergonha, ou com medo de falar. Fale com um empregado da MTA ou com um policial.”³⁸

Avisos afixados no metrô de Chicago dizem ainda mais: “Se é indesejável, é assédio. Toques, comentários rudes, olhares. Fale. Se você vir alguma coisa, diga alguma coisa.”³⁹ Os avisos da capital de Illinois podem ser lidos como um sinal de que a sociedade local não está preocupada com a mulher que, por ventura, queira ser tocada por um desconhecido, tal como em *A dama do lotação*.⁴⁰ No filme de Neville de Almeida, a personagem Solange, interpretada por Sônia Braga, segue uma rotina diária de seduzir homens desconhecidos dentro de ônibus em movimento.

Em Londres, diante de uma tentativa de se introduzir, por lei, vagões reservados para mulheres no metrô em 2008, muitas foram as próprias mulheres que reagiram contra a medida. À época, Cath Elliot assinalou que o que estava em questão era a violência masculina e não a presença de mulheres nas ruas e nos vagões do metrô. Quando soube da proposta de Brian Paddick – um homem – para os vagões chamados *woman friendly*, assim ela questionou o autor da proposta:

E realmente, o que há para comemorar sobre isso? Que temos de ser encurraladas e escondidas para permanecermos seguras? Que um político acha que as mulheres serão mais seguras se eles não forem vistas ou ouvidas? É uma boa tentativa, Paddick, mas vagões exclusivos para mulheres são, e sempre serão, a resposta errada.⁴¹

³⁷ 1207 NO ME apoyen!!!. *Blog Alternatyka*. Rosario, 26 nov. 2009. Disponível em: <http://alternatyka.blogspot.com.br/2009_11_01_archive.html>. Acesso em: 23 jul. 2014.

³⁸ No original: “Sexual Harassment is a Crime in the subway, too. A crowded train is no excuse for an improper touch. Don't stand for it or feel ashamed, or be afraid to speak up. Report it to an MTA employee or police officer.” (MURPHY, Carla. Carla Revisits Sexual Harassment. *Fundamentals of Interactive Journalism*, December 1, 2008. Disponível em: <<http://interactivefundamentals.journalism.cuny.edu/2008/12/01/carla-revisits-sexual-harassment/>>. Acesso em: 12 maio 2010 - tradução livre nossa).

³⁹ No original: “If it's unwanted, it's harassment. Touching, Rude comments, Leering. Speak up. If you see something, say something.” (O'NEIL, Kevin. CTA anti-harassment campaign in full swing. *CTA Tattler*, November 18, 2009. Disponível em: <<http://www.chicagonow.com/cta-tattler/2009/11/cta-anti-harassment-campaign-in-full-swing/>>. Acesso em: 12 maio 2010 - tradução livre nossa).

⁴⁰ A DAMA do lotação. Direção de Neville de Almeida, Brasil, 1978, 111 minutos. Elenco: Sônia Braga, Nuno Leal Maia, Jorge Dória, Paulo César Pereio, Cláudio Marzo.

⁴¹ No original: “And really, what is there to possibly celebrate about it? That we have to be corralled and hidden in order to stay safe? That a male politician thinks women will be safer if they're not seen and not heard? It's a nice try, Paddick, but women only carriages are, and will always be, the wrong answer.” (ELLIOT apud MIND The Segregation: feminists veto proposed "women only" carriages on London Underground. Dolly Mix, February 21, 2008. Disponível em: <http://www.dollymix.tv/2008/02/mind_the_segregation_feminists.html>. Acesso em 12 maio 2010 - tradução livre).

Vale lembrar que os vagões identificados com *Ladies Only* das ferrovias britânicas foram instituídos em 1874 e extintos em 1977, devido à entrada em operação de diferentes tipos de veículos e a uma legislação que impediu disposições específicas baseadas em gênero.⁴²

Muitos são os países onde existem serviços exclusivos para mulheres nos transportes coletivos, principalmente para atender deslocamentos urbanos em trechos e horários de grandes demandas. O panorama aqui apresentado inclui casos de trens existentes em países asiáticos que fazem percursos intermunicipais e, embora não sejam classificados – *stricto sensu* – como transportes urbanos, podem estar sendo usados para o deslocamento de pessoas em áreas conturbadas localizadas entre cidades vizinhas.

Na Indonésia, o governo determinou a reserva de assentos para mulheres em trens que ligam a capital Jacarta a outros municípios. Nos vagões identificados com a marca *Kereta Khusus Wanita* (que significa trem especial para mulheres), há assentos cor-de-rosa localizados junto às portas de entrada e saída dos vagões.⁴³

Em Kuala Lumpur, o acesso aos vagões reservados é identificado no piso da plataforma com inscrições em malaio e inglês (*Women Only*) e também há ônibus de uso exclusivo onde crianças até doze anos podem ser levadas por mulheres.⁴⁴ No Cairo, os vagões reservados da capital egípcia levam mensagens em verde e os locais para embarque nas plataformas são identificados em árabe e inglês (*Ladies*).⁴⁵ A inscrição *This coach is only for ladies*, junto com sua equivalente em chinês, pode ser vista aplicada em vagões ferroviários de Taiwan.⁴⁶

Na Índia, em 1991 a estatal Best, de Mumbai, uma das maiores empresas de ônibus do país, introduziu a reserva de seis assentos para mulheres nos coletivos por ela operados. À época, a companhia introduziu também o *Ladies First* permitindo que as mulheres embarcassem nos veículos antes dos homens. Em 2011, a companhia Best inovou implantando o serviço *For Ladies Only*: quatro horários exclusivos para mulheres e dirigidos por mulheres. Assim como a quantidade de horários exclusivos, a quantidade de mulheres dirigindo também é irrisória em Mumbai: em toda a estória da Best, que hoje tem doze mil

⁴² LEACH, Ruth. Ladies Only: researching the Southern Railway 4-Sub. *National Railway Museum Blog*, Disponível em: <<http://nationalrailwaymuseum.wordpress.com/2013/05/28/ladies-only-researching-the-southern-railway-4-sub/>>. Acesso em: 28 jul. 2014; HORNE, Mike. Ladies Only Compartments. *Blog Mike Horne*. Disponível em: <<http://machorne.blogspot.com.br/2013/06/ladies-only.html>>. Acesso em: 28 jul. 2014.

⁴³ WEBADMIN. Indonesia Railway Company Launches Women-Only Carriages. *Jakarta Globe*, August 19, 2010. Disponível em: <<http://www.thejakartaglobe.com/archive/indonesia-railway-company-launches-women-only-carriages/391784/>>. Acesso em: 10 jul. 2014.

⁴⁴ AFP. Malaysia launches women-only taxis, hoping to reduce number of rape and robbery cases. *Al Arabia News*, November 27, 2011. Disponível em: <<http://www.alarabiya.net/articles/2011/11/27/179417.html>>. Acesso em 14 jul. 2014; WOMEN-ONLY buses aim to half sex harassment. *BBC News*, February 12, 2010. Disponível em: <http://www.nbcnews.com/id/40468372/ns/world_news-asia_pacific/t/women-only-buses-aim-halt-sex-harassment/#.U8SA9vldWSp>. Acesso em 12 jul. 2014.

⁴⁵ SHALABIEH. The Cairo Metro - A Dream. *Blog Shalabieh's World*, January 23, 2011. Disponível em: <<http://shalabieh.wordpress.com/2011/01/23/metro/>>. Acesso em: 13 jul. 2014.

⁴⁶ TRA EMU Womens car (photo). June 5, 2006. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/Women-only_passenger_car#mediaviewer/File:TRA_EMU_Womens_car.jpg>. Acesso em 12 jul. 2014.

homens empregados como motoristas, apenas sete mulheres chegaram a trabalhar como motoristas.⁴⁷

Vale aqui destacar que, guardadas as devidas proporções, a reserva de assentos para mulheres no transporte coletivo em Jacarta e Mumbai remete a uma medida adotada no Brasil. Nos serviços brasileiros, as operadoras são obrigadas a reservar “no mínimo 10% dos assentos disponíveis”, “preferencialmente localizados próximos à porta de acesso”, “destinados aos obesos, gestantes, pessoas com criança de colo, idosos e pessoas com deficiência”, que “devem ser identificados pela cor amarela [...] aplicada no mínimo na parte frontal do encosto do banco, no protetor de cabeça e no pega-mão” (ABNT, 2011, p.5;18).

Na Índia, é antiga a prática de segregação em vagões do transporte ferroviário em função da classe social dos passageiros, levando Mahatma Gandhi a cruzar o país, em 1902, viajando apenas em vagões de terceira classe (LELYVELD, 2012). O que, de início, era uma forma de conhecer como se sentiam os viajantes mais pobres do seu país, foi mantido posteriormente como um ato de natureza política que marcaria toda a trajetória do Mahatma. Nos dias atuais, a situação de assédio às mulheres nos transportes é de tal ordem que o país decidiu criar até mesmo trens inteiros separados para as mulheres.

Segundo consta, os trens separados por gênero na Índia são, na verdade, uns poucos horários designados para receber exclusivamente mulheres em todos os vagões de uma mesma composição. Os vagões identificados com a inscrição *Men not allowed* ou *Ladies Special* surgiram no país no início da década de 1990 no estado de Mumbai.⁴⁸ Na década seguinte foram inaugurados novos serviços em quatro grandes aglomerações urbanas: Déli, Mumbai, Calcutá e Madras.⁴⁹

Em 2009, quando dois horários, ambos de ida/volta, sendo um de manhã e outro à noite, foram separados para atender exclusivamente mulheres na ligação entre Panvel e Mumbai, a própria Ministra das Ferrovias esteve presente para inaugurar o chamado *Ladies Special* enfeitado de cor-de-rosa. No mesmo ano, ao inaugurar o serviço exclusivo para mulheres entre duas estações na cidade de Calcutá, enfeitado com laços e tapete cor-de-rosa de boas-vindas, a mesma ministra Mamata Banerjee afirmou em seu discurso que estava ali cumprindo um compromisso firmado no orçamento ferroviário. Ela prometeu: “nós vamos implementar corretamente em todos os lugares. As pessoas pensam que as declarações no orçamento não são implementadas adequadamente, mas é nosso dever implementar.”⁵⁰

⁴⁷ CHAUBEY, Vedika. Now, ladies special in BEST buses. May 5, 2011. *Mid-Day*, Mumbai. Disponível em: <<http://archive.mid-day.com/news/2011/may/190511-BEST-female-ladies-special-BEST-buses-mumbai.htm>>. Acesso em: 16 nov. 2011.

⁴⁸ ND. Ladies Special Train from Panvel and CST. *Chembur News & Blogs*, Mumbai, August 12, 2009. Disponível em: <<http://news.inchembur.com/2009/08/12/ladies-special-train-from-panvel-and-cst/>>. Acesso em: 6 nov. 2011.

⁴⁹ NAKAGAWA, Ulara. Sisterhood of the Travelling Public; women-only cars in Asia. *The Diplomat*, October 16, 2009. Disponível na <http://thediplomat.com/2009/10/sisterhood-of-the-travelling-public-women-onl/>. Acesso em: 12 maio 2010.

⁵⁰ No original: "What I had promised in the railway budget, we will implement those projects properly every where. People think the declarations in the budget are not implemented properly which is our duty to implement." (BANERJEE apud RAILWAY Minister Mamata Banerjee kept up her promise of a ladies special for harried commuters in Kolkata on Sunday. *Andhra News*,

A má qualidade do serviço, no entanto, não foi superada no *Ladies Special* de Calcutá. O serviço lotado de homens e mulheres parece ter sido trocado por um serviço lotado de mulheres:

“Eu acho que é uma benção muito grande para nós, porque viajar longas distâncias e chegar bem no trabalho é difícil quando estamos viajando todos juntos e os trens estão cheios; se há um trem para as mulheres, então podemos relaxar e viajar por longas distâncias”, disse Laxmi Biswas, uma viajante diária.⁵¹

Um modo de transporte urbano indiano foi o cenário onde aconteceu um caso de violência contra a mulher que a mídia internacional recentemente repercutiu com intensidade. A jovem Jyoti Singh Pandey, de 23 anos, foi atacada em 16 de dezembro de 2012 a caminho de casa em Nova Déli. Ela foi estuprada por seis homens em um ônibus em movimento e morreu treze dias depois. As manifestações de repúdio se alastraram pelo país. Segundo a filósofa e feminista indiana Vandana Shiva, a jovem violada foi tomada como um símbolo, detonando uma revolução social.⁵²

Guardadas as devidas proporções, é inevitável a comparação da morte da jovem indiana em 2012 com o estupro de uma turista estadunidense que embarcou em uma van na Avenida Atlântica, no Rio de Janeiro, em 2013. Segundo consta, três homens de posse de uma van ilegal circularam normalmente pela capital fluminense pegando passageiros e, quando embarcou um casal de turistas, os bandidos fizeram desembarcar os demais passageiros. Em seguida, a mulher foi estuprada. Os passageiros desembarcados à força pelos bandidos nada fizeram, sequer procuraram a polícia para prestar queixa. O caso brasileiro também tomou a atenção da mídia, mas a sociedade brasileira não reagiu com comoção nem de perto similar à indiana.

No Japão, os serviços de transportes públicos são famosos por serem limpos, rápidos e pontuais. Nos horários de pico, no entanto, são igualmente famosos os “empurradores de passageiros”, funcionários que, com luvas brancas, são contratados para garantir que as portas dos vagões de trens e metrô consigam ser fechadas, tal é a superlotação. Esse excesso de passageiros em pé, em um ambiente fechado, aliado às denúncias de assédio, levou as autoridades a criarem vagões cor-de-rosa (*Women Only*) exclusivos para uso de mulheres. Em 2008, o Departamento de Polícia Metropolitana de Tóquio registrou quase dois mil casos de atos considerados “indecentes” no transporte ferroviário da cidade e uma saída peculiar foi assim relatada por uma moradora local:

Para ajudar as mulheres a identificar os culpados [assediadores de mulheres], uma cooperativa da indústria gráfica desenvolveu um adesivo que é afixado aos

Haiderabade, July 20, 2009. Disponível em: <<http://www.andhranews.net/India/2009/July/20-Mamata-Banerjee-flags-18151.asp>>. Acesso em: 6 nov. 2011).

⁵¹ No original: “ ‘I find it's a very big boon for us because traveling very long distances and coming to work makes it quiet difficult when we are traveling all together when the trains are packed, if there is a train for women then we can relax and travel over long distances,’ said Laxmi Biswas, a daily commuter.” (RAILWAY Minister Mamata Banerjee kept up her promise of a ladies special for harried commuters in Kolkata on Sunday. *Andhra News*, Haiderabade, July 20, 2009. Disponível em: <<http://www.andhranews.net/India/2009/July/20-Mamata-Banerjee-flags-18151.asp>>. Acesso em: 6 nov. 2011).

⁵² SAYURI, Juliana. No continuum da violência. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 12 jan. 2013. Caderno Geral.

telefones celulares das mulheres e que aplica um "x" vermelho semi-permanente em mãos mal comportadas. Já houve também alguns casos famosos de falsas acusações, de forma que os meus amigos do sexo masculino mantêm ambas as mãos à vista quando estão a bordo de trens lotados, segurando-se em alças e barras para evitar qualquer suspeita.⁵³

De países mais próximos do Brasil, temos exemplos de separação por gênero no México e na Colômbia. Na Cidade do México, os vagões reservados no metrô foram implantados na década de 1980 e em 2008 o governo local anunciou a implantação de 65 ônibus exclusivos para o transporte de mulheres.⁵⁴

Da Colômbia chegam notícias recentes. No sistema de *Bus Rapid Transit - BRT* que é conhecido pelo nome da empresa estatal – Transmilênio – que o opera, iniciou em 2014 a implantação de uma novidade. A parte da frente dos ônibus bi-articulados operados em algumas rotas do Transmilênio de Bogotá é agora reservada para *acceso exclusivo para mulheres* e o restante do ônibus é para *acceso mixto*. A iniciativa é anunciada como um teste que começou em março/2014, funciona de segunda-feira a sábado, de 9h00 às 16h00 e de 19h30 às 23h00, e já vem sendo expandido. A prefeitura local anuncia que continuarão valendo as prioridades de embarque para pessoas com deficiência e para mulheres grávidas.⁵⁵

Para terminar o panorama internacional de fatos e casos, digamos assim, que podem ajudar a entender os espaços de mobilidade das mulheres e os significados da separação, convém retornar ao cinema. Para tanto, vamos tomar as muitas estórias contadas em um filme egípcio que tem como nome a identificação de uma linha de ônibus: *Cairo 678*.⁵⁶

O filme começa com a frase-chavão "inspirada em estórias verdadeiras" e termina com a, também chavão, conclusão que "depois de [...] o assédio sexual passou a ser considerado crime". São três as personagens femininas principais do filme: Fayza, Seba e Nelly.

Fayza é uma mulher pobre, casada e com dois filhos, que trabalha em um cartório. Seu marido mal consegue pagar as contas do mês, não podendo nem mesmo tomar café com os amigos e nem fumar cigarros para se distrair (palavras do marido). Fayza precisa tomar o ônibus diariamente para ir trabalhar, mas precisa descer para fugir aos assédios e por vezes toma um táxi, o que compromete ainda mais a renda de sua família. Como acaba chegando atrasada muitas vezes no trabalho, seu salário é descontado e ela recebe menos do que precisa. Sua única maneira de reagir aos assédios é com violência, primeiro espetando (com o alfinete que prende seu lenço à cabeça) os homens que a tocam e depois

⁵³ MAKIHARA, Kumiko. A loucura da hora do rush em Tóquio. Tradução UOL. *International Herald Tribune*, New York, 2 dez. 2009. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/midiaglobal/herald/2009/12/02/ult2680u953.jhtminternacional>>. Acesso em: 2 dez. 2009.

⁵⁴ PATI, Camila. Só para mulheres. *Isto É*, São Paulo, 6 ago. 2008.

⁵⁵ PORTAL 80 tendra vagon exclusivo para mulheres. Sistema Transmilênio, Bogotá, 18 julio 2014. Disponível em: <<http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/portal-80-tendra-vagon-exclusivo-para-mujeres>>. Acesso em: 23/07/2014.

⁵⁶ CAIRO 678. Direção de Mohamed Diab. Egito, 2010, 110 minutos.

usando um canivete para feri-los. Sua reação, em casa, é não aceitar ser tocada pelo marido, que a procura – em vão – constantemente.

Seba é uma mulher rica, da classe alta, casada com um médico e dona de um atelier no mercado do Cairo. Em um *flash back*, vemos Seba assistindo a um jogo de futebol em um estádio caiota com o marido, que lhe ensina como torcer gritando alto para ser uma autêntica egípcia (palavras do marido). Na saída do jogo, em meio às comemorações da multidão, um bando de homens a afasta do marido e ela sofre um abuso que não é mostrado aos telespectadores do filme. Só ela sabe o que houve. Depois do acontecido, ela passa a oferecer cursos gratuitos de defesa contra assediadores, na verdade apenas uma tentativa de convencê-las a não ignorarem os assédios.

Nelly é uma mulher de classe média, que trabalha em um *call center* e quer ser comediante. Ela sofre assédio dos clientes, pelo telefone, todos os dias, muitas vezes ao dia, e seu chefe a proíbe de desligar o telefone quando isso acontece. Os clientes é quem devem desligar (palavras do chefe). Um dia, quando o noivo de Nelly a deixa próximo ao prédio onde moram os pais dela, tão próximo que a mãe a vê e fala com ela ao telefone para que “tenha cuidado”, ela caminha pela rua e um homem que dirige uma caminhonete enfia a mão dentro de sua blusa. Ele mantém o carro em movimento, com uma das mãos dentro da blusa dela e a arrasta por alguns metros até largá-la. E ele ainda manda-lhe um beijo debochado pelo espelho retrovisor externo do carro. Ela corre atrás dele, sobe no carro, arma-se uma grande confusão, a mãe a acode, e vão todos para uma delegacia para registrar a queixa. Ao longo do filme, Nelly é pressionada a cancelar a denúncia de assédio para não prejudicar a reputação do Egito (palavras de seus interlocutores).

As três mulheres, cada uma à sua maneira, lutam contra o assédio. No filme, suas estórias se cruzam. Elas se conhecem, se admiram e se desprezam. O filme mostra cada uma vivendo em um mundo diferente dentro da sociedade egípcia, ficando claro que não haverá uma saída única para o problema do assédio. Outras estórias são mostradas paralelamente à das personagens principais, como a de uma mulher que parece gostar de ser bolinada dentro do ônibus: a associação com *A dama do lotação* é imediata.

O filme mostra também as estórias de homens como o noivo de Nelly e os maridos de Seba e de Fayza. São também mostradas as estórias de alguns bolinadores, como o homem que simula que o carro teria estragado para justificar à sua mulher porque estava andando de ônibus no dia em que recebeu uma canivetada de Fayza. Ele – e outros homens – guardam um limão no bolso da calça para, caso a mulher a quem assediam reclame, poder mostrar e se desculpar inocentemente e desmerecer a denúncia. Se a mulher não se importar com o limão, ele poderá assediar mais descaradamente.

Do primeiro homem que Fayza alfineta, na rua, ouvimos a resposta sincera, quando o delegado lhe pergunta se ele tem namorada: *e que mulher namoraria comigo?* Cada homem e cada mulher com o seu drama, cada um com suas mazelas e os espectadores saem do cinema seguros de que os problemas de uma sociedade não se resolverão separando seus membros da convivência mútua.

E no Brasil, como está a separação entre cidadãos na mobilidade urbana? Até meados do século XX tivemos a experiência dos transportes de segunda classe para, oficialmente, oferecer uma opção barata aos mais pobres. Naquele momento, lembra-nos

Gilberto Freyre que nos bondes e trens brasileiros a separação entre cidadãos sempre se deu apenas em função da classe à qual aparentassem pertencer:

Nos bondes de primeira classe, o indivíduo limpo, calçado, engravatado e de paletó e sem muito embrulho ou pacote, na mão, fosse qual fosse a sua cor, a sua raça, a sua profissão, podia viajar. Em bonde ou em trem. Podia também sentar-se em banco de jardim público; ou em terrasse de café. (FREYRE, 2002, p.120).

Na atualidade, a separação dos cidadãos na mobilidade urbana continua sendo principalmente em função da classe social de cada um. No Brasil de hoje, de maneira geral, pobres usam motocicleta ou transporte coletivo e ricos usam transporte individual. A classe média, por sua vez, como seu próprio nome indica, oscila entre um modo e outro, escolhendo a cada momento o que lhe parece mais conveniente, por vezes utilizando inclusive os prosaicos serviços conhecidos como “transporte executivo” ou “transporte seletivo”.

Uma novidade relativamente recente no Brasil é a segregação de mulheres em trens e metrô e não há registros de sua existência em ônibus e táxis. O serviço que recebe a denominação de vagão feminino ou vagão rosa é atualmente oferecido em apenas duas aglomerações urbanas: Rio de Janeiro e Brasília. Em São Paulo, a medida já foi aprovada pelos deputados estaduais e aguarda-se pela sanção ou veto do governador.⁵⁷ Em Belo Horizonte, a despeito dos serviços metroviários serem operados pela União, um vereador local apresentou um projeto de lei – que está em tramitação – criando o serviço.⁵⁸ Em Pernambuco a despeito do metrô do Recife também ser operado pela União, foi aprovado projeto de lei estadual, em 2013, que tentou instituir o serviço.⁵⁹

No Rio de Janeiro, os vagões reservados para mulheres foram implantados em abril de 2006 nos trens e no metrô após aprovação e sanção de lei estadual. Eles operam de segunda a sexta-feira nos intervalos de 6h às 9h e de 17h às 20h. A implantação e o uso dos vagões reservados no metrô foram acompanhados em uma extensa pesquisa etnográfica sobre o metrô carioca. Nela, a pesquisadora observou:

[...] que não foi possível obter sequer um relato concreto de assédio, mesmo da parte de quem aprova a segregação. Eventualmente um eco do que se ouviu dizer, e só isso. É muito frequente nas falas de homens e mulheres, estejam ou

⁵⁷ SÃO PAULO. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Projeto de lei n.º 175, de 26 de março de 2013*. Dispõe sobre a obrigatoriedade em manter-se no mínimo, um vagão em cada composição de trem ou metrô, para uso exclusivo de mulheres, em todo o Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/propositura/?id=1123031>>. Acesso em 28 jul. 2014.

⁵⁸ BELO HORIZONTE. CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. *Projeto de lei n.º 843, de 11 de setembro de 2013*. Dispõe sobre a reserva de espaço para mulheres no sistema de transporte ferroviário urbano de passageiros no Município de Belo Horizonte. Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/projetos-de-lei-e-outras-proposicoes>>. Acesso em: 10 jun. 2014.

⁵⁹ PERNAMBUCO. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE PERNAMBUCO. *Projeto de lei n.º 1633, de 16 de outubro de 2013*. Disponível em: <<http://www.alepe.pe.gov.br/>>. Acesso em 28 jul. 2014.

não satisfeitos com a iniciativa, que comecem afirmando que o assédio existe, que pode ser constrangedor e, em seguida, fica claro que estão falando dos ônibus ou dos trens e não do metrô. Não se pode descartar de uma vez por todas que haja assédio sexual por parte dos homens também no metrô [...] mas os dados etnográficos indicam com segurança que [com relação ao assédio no metrô] não se trata de fenômeno expressivo. (CAIAFA, 2013, p.341).

No Distrito Federal, a obrigatoriedade foi instituída por lei distrital aprovada em 2012. A medida foi implantada em 1º de julho de 2013, tendo sido reservados os primeiros vagões de cada composição para uso exclusivo de mulheres e pessoas com deficiência de segunda a sexta-feira, das 6h às 8h45 e das 16h45 às 20h15.⁶⁰ Um relato publicado na rede social Facebook é simbólico dos problemas que devem surgir no serviço, ao descrever a retirada de uma mulher do vagão feminino:

Ele [o segurança do metrô] pegou no meu braço me tirando do vagão:
 - O senhor pode se retirar.
 Eu fiquei tão sem reação, me senti tão humilhada, tão injustiçada e escorraçada que não consegui olhar pra outro lugar a não ser pros olhos do rapaz. [...] Não consegui gritar, rebater, nem falar nada pro rapaz enquanto ele me tirava dali com a mão no meu braço.
 O metrô fechou as portas e eu na plataforma da estação falei:
 - Eu sou mulher.
 Ele sorriu junto do outro segurança e num tom de deboche retrucou:
 - Ah é, desculpa.
 Se virou e continuou caminhando na plataforma.⁶¹

Em São Paulo, desde 24 de julho de 2014 aguarda-se a decisão do governador para saber se serão adotadas medidas de restrição aos homens no acesso aos transportes. Se sancionado o projeto já aprovado, as empresas que administram o sistema ferroviário e metroviário no Estado de São Paulo destinarão no mínimo um vagão, em cada composição de trem ou metrô, para uso exclusivo de mulheres. Os movimentos feministas estão divididos: grupos como o *Movimento Mulheres em Luta* e o *Juntas* estão a favor da medida e contra estão grupos como a *Marcha Mundial das Mulheres* e o *Tática Feminista*.⁶² A medida é uma reedição de medida adotada no metrô paulistano em 1995 que durou apenas até 1977 (CAIAFA, 2013, p.337).

As medidas já adotadas ou em vias de serem adotadas em cidades brasileiras, que restringem a presença de homens nos transportes para que as mulheres, supostamente, possam viajar sem serem molestadas, carecem de fundamentação. Em nossa pesquisa não encontramos registros que comprovem a efetividade das medidas. Mais ainda, os registros

⁶⁰ DISTRITO FEDERAL. *Lei n.º 4.848, de 1º de junho de 2012*. Dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres e portadores de necessidades especiais no sistema metroviário do Distrito Federal. Disponível em: < <http://www.cl.df.gov.br/web/guest/leis-distritais>>. Acesso em: 28 jul. 2014; VAGÕES exclusivos no metrô começam a funcionar nesta segunda-feira. *Correio Brasiliense*, Brasília, 30 jun. 2013. Disponível em: <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/06/30/interna_cidadesdf,374270/vagoes-exclusivos-no-metro-comecam-a-funcionar-nesta-segunda-feira.shtml>. Acesso em: 26 mar. 2014.

⁶¹ FACEBOOK. *Contra a segregação, Vamos fazer revolução*. 11 jul. 2014.

⁶² MACHADO, Leandro. "Vagão rosa" em trens e metrô divide feministas. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, 12 jul. 2014. Caderno Cotidiano.

brasileiros aqui utilizados apontam para a incapacidade das empresas operadoras do transporte ferroviário em conter tanto o assédio quanto a superlotação nas viagens.

Conforme já apontado em outros estudos, pode-se afirmar que a decisão de criar vagões separados para mulheres em ônibus e metrô evidencia o problema da superlotação dos transportes assim como a concessão de gratuidades expõe o problema do alto custo das tarifas. Podemos colocar, ao lado dessas medidas, as criações de linhas executivas para, supostamente, estimular os cidadãos a deixarem de usar o transporte individual. Podemos também citar como medida próxima a definição de assentos reservados nos veículos do transporte coletivo para idosos, pessoas com deficiência e grávidas.

As quatro medidas guardam uma proximidade: elas apenas simulam atacar o problema da má qualidade dos transportes coletivos e do trânsito. Afinal, a despeito dos espaços e assentos reservados, das linhas executivas e das concessões de gratuidade, o trânsito continua ruim e os serviços de transportes urbanos continuam caros, superlotados e de má qualidade em cidades de todo o país. A questão que precisa ser enfrentada é a falta de ousadia para resolver problemas estruturais, pois as medidas que vêm sendo adotadas são de baixo custo, mas são também de baixo impacto e baixa efetividade. No caso dos vagões rosa, em especial, vale destacar:

Alguns benefícios que as mulheres ganharam com a segregação imposta num contexto de trens superlotados, problema que atinge a todos e que é frequentemente evocado pelos usuários, homens e mulheres. A perda, contudo, sempre será maior porque a medida substituiu outras que efetivamente pudessem providenciar uma solução para o desconforto da superlotação. (CAIAFA, 2013, p.357).

Fim de linha

A profusão de informações sobre as iniciativas implantadas e/ou propostas de separação das mulheres quanto aos espaços de mobilidade nos leva a definir a cidade como um espaço *estriado* para as mulheres. Na definição proposta por Gilles Deleuze e Félix Guattari (1996), no espaço estriado o movimento se conduz por canais, condutos, controles e fronteiras. Em contraste, o espaço liso é livre desses canais de circulação necessários ou obrigatórios. Se qualquer mobilidade se realiza segundo rotas aceitáveis e muitas vezes pré-determinadas, o que, de acordo com Tim Cresswell, leva-nos a pensar que “producing order and predictability is not simply a matter of fixing in space but of channeling motion – of producing correct mobilities through the designation of routes” (CRESSWELL, 2010, p. 165). Os espaços de mobilidade das mulheres têm sido historicamente o exemplo mais acabado de espaço estriado.

Como vimos até aqui, limitações de diversas ordens fazem do movimento das mulheres um ato pleno de constrangimentos sociais, culturais e materiais. Impedimentos aos deslocamentos livres (por qualquer lugar, a qualquer hora) surgem tanto por causa de regulações escritas ou tácitas ou são devidas a papéis sociais inflexíveis e complexos. Curiosamente, podemos aceitar que até mesmo as obrigações que levam à hiper-mobilidade de muitas mulheres no mundo contemporâneo constituem um tipo de constrangimento,

mesmo que seja rumo à velocidade e à multiplicação das viagens diárias, como sugeriu Mimi Sheller (2008, p. 259). O efeito de túnel percebido nos trajetos urbanos expressa o fato de que a liberdade de mobilidade no Ocidente é desigualmente distribuída, de acordo com gênero, classe social, idade e raça (SHELLER, 2008). Para muitos, as restrições de escolhas de percursos e modos de transporte retira do universo de possibilidades para uma vida aquelas viagens por espaços inimagináveis e todos os encontros com universos sociais desconhecidos (PIRES, 2013; JIMÉNEZ, 2003; JIRÓN, 2010). Significa também o empobrecimento das oportunidades de aprendizagem ética que o espaço público proporciona, tal como defende Janice Caiafa (CAIAFA, 2013), comprometendo o acesso ao direito à cidade, suas oportunidades, suas aventuras.

A cidade das mulheres deixa a nu toda a ambiguidade das relações desiguais entre homens e mulheres. Os investimentos de pesquisa sobre as condições sociais do movimento em diversas disciplinas apontam para a abertura interpretativa que temos com a noção de movimento como capacidade⁶³. Assim, podemos avançar na descrição das experiências dos sujeitos com a postura analítica que realiza o que Alberto Jiménez propõe, isto é, “to open space to time, that is, to open space to movement and change, is to open it to choices and possibilities. It implies an awareness to other possible spaces, of other possible social paths, of other possible histories”. (JIMÉNEZ, 2003, p. 142).

Mulheres em condições sociais diversas estão a refazer seus caminhos ou a repetir percursos tradicionais em suas vidas urbanas de todo dia. Isto nos indica um programa de pesquisa que demanda uma sociologia da agência, voltada para o movimento (e seu reverso inseparável, a imobilidade) como fato antropológico e histórico de todas as sociedades humanas.

BIBLIOGRAFIA

ANDERSON, Ben e HARRISON, Paul. *Taking-place: non-representational theories and geography*. Hampshire: Ashgate, 2010.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS - ABNT. *NBR 14022: acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros*. 4.ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2011.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. *Sistema de Informações da Mobilidade Urbana - Relatório geral 2011*. São Paulo, dezembro 2012. p.5, Gráfico 5.

CAIAFA, Janice. “Vagão feminino”. In: _____. *Trilhos da cidade: viajar no metrô do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013.

CRESSWELL, Tim. “Towards a politics of mobility”. *Environment an Planning D: Society and Space* 28/1: 17-31, 2010. Disponível em <http://www.africancitiesreader.org.za>

CRESSWELL, Tim. “Mobilities I: Catching up”. *Progress in Human Geography* 35 (4): 550-558, 2010.

⁶³ Para uma análise desse aspecto no campo das políticas sociais, ver PIRES (2009).

- CRESSWELL, Tim. "Mobilities II: Still". *Progress in Human Geography* 36 (5): 645-653, 2012.
- CRESSWELL, Tim. "Mobilities III: Moving on". *Progress in Human Geography* : 1-10, 2014.
- DAMATTA, Roberto da. *Carnavais, malandros e heróis. Para uma sociologia do dilema brasileiro*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1983.
- DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Colaboração de João Gualberto Moreira Vasconcellos e Ricardo Pandolfi. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- DELEUZE, Gilles e GUATTARI, Félix. *Mil platôs*. São Paulo: Editora 34, 1996.
- DINIZ, Débora. "Privilégio à custa de assédio". *O Estado de S. Paulo*. Caderno Aliás, 23 de outubro de 2011, p. J7.
- DOUGLAS, Mary. *Pureza e Perigo*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1976.
- DUMONT, Louis. *Homo Hierarchicus. O sistema das castas e suas implicações*. São Paulo: Edusp, 1992.
- FREHSE, Fraya. *Ó da rua! O transeunte e o advento da modernidade em São Paulo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.
- FREYRE, Gilberto. "Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento urbano". In: Silviano Santiago (Org.). *Intérpretes do Brasil*. 2.ed. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 2002. v.2, p.647-1382.
- HADDAD, Joumana. *Eu matei Sberazade: confissões de uma árabe enfurecida*. Tradução de Dinah Azevedo. Rio de Janeiro: Record, 2011.
- HJORTHOL, Randi. "Daily mobility of men and women – a barometer of gender equality?". In: UTENG, Tanu Priya; CRESSWELL, Tim (eds.). *Gendered Mobilities*. Hampshire: Ashgate, 2008.
- JIMÉNEZ, Alberto Corsín. "On space as a capacity". *The Journal of the Royal Anthropological Institute*, vol. 9, n. 1, p. 137-153, mar. 2013.
- JIRÓN, Paola. "Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile". *International Political Sociology* 4, 66-79, 2010.
- LELYVELD, Joseph. *Mabatma Gandhi e sua luta com a Índia*. Tradução de Donaldson M. Garschagen. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. 471p.
- LITTLE, Jo; PEAKE, Linda; RICHARDSON, Pat (eds.). "Introduction: Geography and gender in the urban environment". In: _____. *Women in Cities. Gender & The urban environment*. London: Macmillan, 1988.
- KRONLID, David. "Mobility as capability". In: _____. UTENG, Tanu Priya; CRESSWELL, Tim (eds.). *Gendered Mobilities*. Hampshire: Ashgate, 2008.
- MERRIMAN, Peter. "Mobilities I: Departures". *Progress in Human Geography* : 1-9, 2014.
- MUNN, Nancy D. "Excluded spaces: the figure in the Australian Aboriginal landscape". *Critical Inquiry*, vol. 22, nº 3, p. 446-465, 1996.

MURRAY, Lesley. "Motherhood, risk and everyday mobilities". In: UTENG, Tanu Priya; CRESSWELL, Tim (eds.). *Gendered Mobilities*. Hampshire: Ashgate, 2008.

OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Ausências, avanços e contradições da atual política pública de mobilidade urbana de belo horizonte: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano*. Belo Horizonte: Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PUC-MG), 2014 (Tese de Doutorado).

PICKUP, Laurie. "Hard to get around: a study of women's travel mobility". In: LITTLE, Jo; PEAKE, Linda; RICHARDSON, Pat (eds.). *Women in Cities. Gender & The urban environment*. London: Macmillan, 1988.

PIRES, Fátima Lauria. *O direito à mobilidade na cidade: mulheres, crianças, idosos e deficientes*. Brasília: Programa de Pós-Graduação em Política Social, 2009 (dissertação de mestrado).

PIRES, Lênin. "Transportes públicos e representações sobre mobilidade social: possíveis percepções a partir do Rio de Janeiro e de Buenos Aires". *Anuário Antropológico 2012*, vol. 38, n. 2: 165-193, 2013.

POLK, Merrit. "Gender mainstreaming in Swedish transport policy". In: _____. UTENG, Tanu Priya; CRESSWELL, Tim (eds.). *Gendered Mobilities*. Hampshire: Ashgate, 2008.

SHELLER, Mimi. "Gendered mobilities: epilogue". In: UTENG, Tanu Priya; CRESSWELL, Tim (eds.). *Gendered Mobilities*. Hampshire: Ashgate, 2008.

SHELLER, Mimi. "Mobility". *Sociopedia.isa*, p. 1 -12, 2011.

SRINIVASAN, Sumeeta. "A spatial exploration of the accessibility of low-income women: Chengdu, China and Chennai, India". In: UTENG, Tanu Priya; CRESSWELL, Tim (eds.). *Gendered Mobilities*. Hampshire: Ashgate, 2008.

TIVERS, Jacqueline. "Women with young children: constraints on activities in the urban environment". In: LITTLE, Jo; PEAKE, Linda; RICHARDSON, Pat (eds.). *Women in Cities. Gender & The urban environment*. London: Macmillan, 1988.

TACOLI, Cecilia; SATTERTHWAITTE, David. "Editorial: Gender and Urban Change". *Environment and Urbanization* 25 (1): 3-8, 2013.

TANZARN, Nite. "Gendered mobilities in developing countries: the case of (urban) Uganda". In: _____. UTENG, Tanu Priya; CRESSWELL, Tim (eds.). *Gendered Mobilities*. Hampshire: Ashgate, 2008.

URRY, John. "Mobile Sociology". *British Journal of Sociology* 51 (1), 185-203, 2000.

URRY, John. "'Public' Trains". In: _____. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press, 2007.

UTENG, Tanu Priya; CRESSWELL, Tim (eds.). *Gendered Mobilities*. Hampshire: Ashgate, 2008.

WILSON, Elizabeth. "The invisible flâneur". *New Left Review*, 191, feb. 1992.