

UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA – UDESC
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA EDUCAÇÃO– FAED
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO TERRITORIAL E
DESENVOLVIMENTO SOCIOAMBIENTAL – PPGPLAN

CORPOS VULNERÁVEIS EM MOVIMENTO:

Análise das experiências cotidianas de mobilidade urbana de usuárias do corredor
TransOeste do BRT RIO

ERICK DE SANTANA MELLO

FLORIANÓPOLIS

2022

UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA – UDESC
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA EDUCAÇÃO– FAED
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO TERRITORIAL E
DESENVOLVIMENTO SOCIOAMBIENTAL – PPGPLAN

CORPOS VULNERÁVEIS EM MOVIMENTO:

Análise das experiências cotidianas de mobilidade urbana de usuárias do corredor
TransOeste do BRT RIO

ERICK DE SANTANA MELLO

Tese apresentada ao Curso de Doutorado do Programa de Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental da Universidade do Estado de Santa Catarina, como requisito para obtenção do título de doutor em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental.

Orientadora: Profa. Dra. Gláucia de Oliveira Assis.

FLORIANÓPOLIS

2022

**Ficha catalográfica elaborada pelo programa de geração automática da
Biblioteca Universitária Udesc,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

de Santana Mello, Erick

Corpos vulneráveis em movimento : análise das
experiências cotidianas de usuárias do corredor TransOeste
do BRT - Rio / Erick de Santana Mello. -- 2022.

171 p.

Orientador: Gláucia de Oliveira Assis

Tese (doutorado) -- Universidade do Estado de Santa
Catarina, Centro de Ciências Humanas e da Educação,
Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e
Desenvolvimento Socioambiental, Florianópolis, 2022.

1. Mobilidade urbana. 2. gênero e mobilidade. 3.
transporte público. 4. BRT-Rio. 5. Rio de Janeiro. I. de
Oliveira Assis, Gláucia. II. Universidade do Estado de Santa
Catarina, Centro de Ciências Humanas e da Educação,
Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e
Desenvolvimento Socioambiental. III. Título.

ERICK DE SANTANA MELLO

CORPOS VULNERÁVEIS EM MOVIMENTO:

Análise das experiências cotidianas de mobilidade urbana de usuárias do corredor
TransOeste do BRT RIO

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação do Centro de Ciências Humanas e da Educação da Universidade do Estado de Santa Catarina como requisito para obtenção do grau de Doutorado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento socioambiental.

Banca examinadora:

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Gláucia de Oliveira Assis – UDESC

Prof^a. Dr. Gustavo Pires de Andrade Neto – UFSC

Prof^a. Dr^a. Maria Helena Leinz - UFSC

Prof^o. Dr^a. Isa de Oliveira Rocha – UDESC/ PPGPLAN

Prof^a. Dr^a. Renata Rogowski Pozzo – UDESC/ PPGPLAN

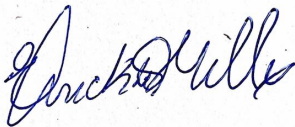
Florianópolis

21 de Dezembro de 2022.

DECLARAÇÃO DE ORIGINALIDADE

Declaro que os dados apresentados nesta Tese de doutorado são decorrentes de pesquisa própria e de revisão bibliográfica referenciada segundo normas científicas.

Erick de Santana Mello

A handwritten signature in blue ink, reading "Erick de Santana Mello", is centered within a light gray rectangular box.

Florianópolis, 21 de dezembro de 2022

Dedico essa tese a todas as mulheres e,
em especial a minha avó materna por sua
força e apoio incondicional a mim
enquanto estive entre nós!
(In memoriam).

AGRADECIMENTOS

Agradecer é um gesto de humildade e nem conseguiria nomear todas as pessoas que deram sua contribuição para eu chegar até aqui. Pois, foram muitas as parcerias durante o processo de doutoramento.

Em especial a minha professora e orientadora Dr^a. Gláucia de Oliveira Assis por ter aceitado o desafio já na metade do caminho acreditando e me incentivando a finalizar. Sem esse apoio e conhecimento não teria conseguido.

Ainda as instituições envolvidas, primeiramente, à UNEMAT, através das Pró-reitorias de administração e pesquisa, da faculdade de engenharia e arquitetura, onde estou lotado no curso de arquitetura e urbanismo, em que possibilitaram o meu afastamento remunerado durante 3 anos e meio para a qualificação docente à nível de doutorado.

À UDESC, aos seus professores, técnicos e discentes do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental pela oportunidade em poder cursar e desenvolver à minha tese. Dentre esses, não poderia deixar de mencionar os professores doutores Carmen Suzana Torquinst, Isa de Oliveira Rocha, Pedro Martins e Vera Lúcia Nehls pelos ensinamentos compartilhados nas suas disciplinas e que de alguma forma contribuíram no direcionamento da minha pesquisa.

E também aos membros do colegiado de curso pelo esforço em nos ajudar dentro das possibilidades do regimento da pós-graduação e, em especial, ao técnico Christian dos Santos Souza pelo primoroso trabalho na secretária do programa.

À USP, nos seus programas de Pós-Graduação em Geografia e Ciências Sociais, onde tive a oportunidade de realizar cursos sobre teorias e métodos da mobilidade urbana e sobre a obra de Henri Lefebvre no período do doutoramento.

A Universidade Católica do Chile por ofertar de forma remota no período pandêmico uma oficina com a professora doutora Paola Jirón, que me fez despertar um outro olhar para a mobilidade de gênero.

As minhas entrevistadas na pesquisa de campo, sem elas nada disso seria possível, pela disponibilidade e gentileza em me receber e dar seus relatos, muitas vezes em seus domicílios após uma exaustiva jornada de trabalho.

A Câmara Municipal do Rio de Janeiro, principalmente ao gabinete da vereadora Tainá de Paula, por todo suporte nas minhas idas e vindas a essa casa.

Ao Fórum da Mobilidade Urbana do Estado do Rio de Janeiro, ao Observatório dos Trens e ao BRT-RIO entre outras instituições.

E, por fim, a minha querida família pelo suporte emocional durante toda a minha trajetória.

*“Todas as vitórias ocultam uma
abdicação.”*

(Simone de Beauvoir).

RESUMO

CORPOS VULNERÁVEIS EM MOVIMENTO:

Análise das experiências cotidianas de mobilidade urbana de usuárias do corredor TransOeste do BRT RIO

Erick de Santana Mello

A mobilidade urbana nas cidades não é algo homogêneo e vazio de significados, ela implica em compreender as experiências do movimento que é socialmente produzido, espacializado e vivenciado de distintas maneiras. Assim, o presente estudo tem como foco analisar o impacto da implantação de um sistema integrado de transporte expresso por ônibus sobre pneus, denominado de BRT Rio, nas experiências cotidianas de mobilidade urbana de mulheres que o utilizam e tinha como perspectiva, a princípio, uma melhoria na qualidade dos serviços. O recorte de análise é a mobilidade na cidade do Rio de Janeiro, que apresenta na sua urbanização uma ampliação das desigualdades sócio territoriais, em que a população de menor renda, negra e feminina é a que reside em periferias distantes das oportunidades da área central e as que mais necessitam se deslocar cotidianamente. Esta tese teve como objetivo principal, compreender o impacto da utilização do BRT nas experiências cotidianas de mobilidade das mulheres. Como objetivos específicos, discutiu-se sobre o transporte urbano como questão de direito à cidade e justiça social articulando a discussão de gênero e mobilidade numa perspectiva interseccional, analisou-se as experiências das mulheres em seus trajetos cotidianos utilizando o BRT, bem como relatou-se a influência do tempo de uso do transporte público em suas vivências familiares. Por meio de uma pesquisa de caráter qualitativo, buscou-se compreender os trajetos dessas mulheres através de entrevistas semi-estruturadas, foram realizadas 10 entrevistas com mulheres usuárias, com a vereadora e militante dessas causas, Tainá de Paula, e de um colaborador do BRT, nas quais, debruçou-se sobre a vivência dessas mulheres durante o seu deslocamento na cidade do Rio de Janeiro de forma a contribuir na reflexão e formulação de políticas públicas voltadas ao planejamento urbano e de transportes considerando uma perspectiva de gênero. Pode-se verificar que as mulheres vivenciam situações no BRT que revelam que as desigualdades de gênero se evidenciam nesse modal de transporte, sobretudo nos horários de maior movimento, em que a mulher, sofrem com a superlotação do transporte e com os problemas advindos do mesmo, como a maior facilidade para que ocorra assédio sexual. Desta forma nesta tese evidencia-se que o direito a cidade não é vivido pelas mulheres nos momentos de deslocamento e que o BRT não significou uma melhoria nas condições de vida, pelo contrário vivem a insegurança em transitar tarde da noite pelas ruas devido a quase inexistência do transporte complementar ao seu destino final, além da sobrecarrega com a redução do tempo para as atividades de cuidados que recaem sobre elas.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; gênero e mobilidade; transporte público; BRT-RIO; Rio de Janeiro

ABSTRACT

VULNERABLE BODIES IN MOTION:

Analysis of the daily experiences of urban mobility of users of the TransOeste corridor of the BRT RIO

Erick de Santana Mello

Urban mobility in cities is not something homogeneous and empty of meanings, it implies understanding the experiences of movement that is socially produced, spatialized and experienced in different ways. Thus, the present study focuses on analyzing the impact of the implementation of an integrated transport system expressed by buses on tires, called BRT Rio, on the daily experiences of urban mobility of women who use it and had as its perspective, in principle, a improvement in the quality of services. The focus of analysis is mobility in the city of Rio de Janeiro, which presents in its urbanization an expansion of socio-territorial inequalities, in which the lower-income, black and female population resides in outskirts far from the opportunities of the central area and those who most need to travel on a daily basis. The main objective of this thesis was to understand the impact of using BRT on women's daily mobility experiences. As specific objectives, urban transport was discussed as a matter of the right to the city and social justice, articulating the discussion of gender and mobility in an intersectional perspective, the experiences of women in their daily journeys using the BRT were analyzed, as well as reports on the influence of time spent using public transport on their family experiences. Through qualitative research, we sought to understand the paths of these women through semi-structured interviews, 10 interviews were carried out with female users, with the councilor and activist for these causes, Tainá de Paula, and with a BRT collaborator, in which they focused on the experiences of these women during their commute in the city of Rio de Janeiro in order to contribute to the reflection and formulation of public policies aimed at urban and transport planning considering a gender perspective. It can be seen that women experience situations on the BRT that reveal that gender inequalities are evident in this mode of transport, especially at busy times, when women suffer from overcrowded transport and the problems arising from it., as the greater ease for sexual harassment to occur. In this way, this thesis shows that the right to the city is not experienced by women when commuting and that the BRT did not mean an improvement in living conditions, on the contrary, they experience insecurity in moving through the streets late at night due to the almost non-existence of additional transport to their final destination, in addition to the burden with the reduction of time for the care activities that fall on them.

Keywords: Urban mobility; gender and mobility; public transportation; BRT-RIO; Rio de Janeiro.

RESUMEN

CUERPOS VULNERABLES EN MOVIMIENTO:

Análisis de las experiencias cotidianas de movilidad urbana de los usuarios del corredor TransOeste del BRT RIO

Erick de Santana Mello

La movilidad urbana en las ciudades no es algo homogéneo y vacío de significados, implica comprender las experiencias de movimiento que socialmente se producen, espacializan y experimentan de diferentes maneras. Así, el presente estudio se centra en analizar el impacto de la implementación de un sistema de transporte integrado expresado por autobuses sobre neumáticos, denominado BRT Rio, en las experiencias cotidianas de movilidad urbana de las mujeres que lo utilizan y tuvo como perspectiva, en principio, una mejora en la calidad de los servicios. El foco de análisis es la movilidad en la ciudad de Río de Janeiro, que presenta en su urbanización una expansión de las desigualdades socioterritoriales, en la que la población de menores ingresos, negra y femenina reside en la periferia alejada de las oportunidades del área central y aquellos que más necesitan viajar a diario. El objetivo principal de esta tesis fue comprender el impacto del uso de BRT en las experiencias de movilidad diaria de las mujeres. Como objetivos específicos, se discutió el transporte urbano como una cuestión de derecho a la ciudad y justicia social, articulando la discusión de género y movilidad en una perspectiva interseccional, se analizaron las experiencias de las mujeres en sus desplazamientos cotidianos utilizando el BRT, así como informa sobre la influencia del tiempo dedicado al uso del transporte público en sus experiencias familiares. A través de una investigación cualitativa, se buscó conocer los caminos de estas mujeres a través de entrevistas semiestructuradas, se realizaron 10 entrevistas a usuarias, a la concejal y activista por estas causas, Tainá de Paula, y a una colaboradora del BRT, en las que se centró en las experiencias de estas mujeres durante sus desplazamientos en la ciudad de Río de Janeiro con el fin de contribuir a la reflexión y formulación de políticas públicas orientadas a la planificación urbana y del transporte considerando una perspectiva de género. Se puede observar que las mujeres viven situaciones en el BRT que revelan que las desigualdades de género son evidentes en este modo de transporte, especialmente en las horas punta, cuando las mujeres sufren la saturación del transporte y los problemas que de ello se derivan, como la mayor facilidad para el acoso sexual que se produzca. De esta manera, esta tesis muestra que el derecho a la ciudad no lo experimentan las mujeres en sus desplazamientos y que el BRT no significó una mejora en sus condiciones de vida, por el contrario, experimentan inseguridad al transitar por las calles a altas horas de la noche debido a la casi inexistencia de transporte adicional hasta su destino final, además de la carga con la reducción de tiempo para las actividades de cuidado que recaen sobre ellos.

Palabras clave: Movilidad urbana; género y movilidad; transporte público; BRT-RIO; Rio de Janeiro.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 01	Síntese Metodológica da Pesquisa	26
Quadro 02	Colaboradoras da pesquisa	132
Figura 01	Síntese metodológica	27
Figura 02	Impacto do Transporte Público sobre a pobreza	32
Figura 03	Peso na despesa familiar mensal dos serviços públicos (1995-1996)	33
Figura 04	Taxa de Motorização Rio de Janeiro (2010-2020)	38
Figura 05	Residentes por Área de planejamento Rio de Janeiro (2000-2010)	45
Figura 06	Máxima de densidade demográfica por bairro Rio de Janeiro (2000)	46
Figura 07	Mínima de densidade demográfica por bairro Rio de Janeiro (2000)	47
Figura 08	Densidade demográfica por bairro Rio de Janeiro (2013)	48
Figura 09	Segregação socioespacial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (1991)	50
Figura 10	Índice de Desenvolvimento Humano por bairros – Rio de Janeiro (2020)	60
Figura 11	Mapa BRT Rio	69
Figura 12	Rampa Rebatíveis do BRT Curitiba	71
Figura 13	Indicadores do Mercado de Trabalho Brasileiro (2006)	86
Figura 14	Distribuição das mulheres dentro do quadro de pessoal das 500 maiores empresas do Brasil (2016)	95
Figura 15	Diferença entre mobilidade de homens e mulheres	97
Figura 16	Resultados percentuais da cobertura pelo transporte de média e alta capacidade para população total, população de mulheres negras e população de mulheres com renda de até 1 salário mínimo, por região metropolitana	99
Figura 17	Imersão na mobilidade urbana	118
Figura 18	Embarque da linha Alvorada para Santa Cruz Expresso	120
Figura 19	BRT Campo Grande	122
Figura 20	BRT Corredor TransOeste	131

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BRT	Bus Rapid Transport
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
COI	Comitê Olímpico Internacional
FIFA	Federação Internacional de Associações de Futebol
IDH	Índice de Desenvolvimento Urbano
ITDP	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transporte
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PIB	Produto Interno Bruto
POF	Pesquisa de Orçamento Familiar
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PMU	Política Mobilidade Urbana
RAs	Regiões Administrativas
SM	Salário Mínimo

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	14
1 INTRODUÇÃO	17
1.1 O percurso metodológico da pesquisa – pegando o BRT	24
1.1.1 Dos instrumentos utilizados na coleta e análise de dados e dos procedimentos para participação da pesquisa	27
2 MOBILIDADE URBANA E A CIDADE DO RIO DE JANEIRO	30
2.1 Contextualizando a mobilidade urbana	31
2.2 A evolução da estrutura urbana na cidade do Rio de Janeiro e o planejamento dos transportes públicos	42
2.2.1 A segregação urbana no Rio de Janeiro	52
2.3 O paradigma das novas mobilidades	62
2.4 Do locus da pesquisa e histórico do sistema BRT Rio	67
2.5 BRT Rio como proposta de solução de mobilidade urbana	70
3 MOBILIDADE E GÊNERO	75
3.1 Desigualdade de gênero, raça e classe	75
3.2 A mulher e as desigualdades de gênero na mobilidade urbana	87
3.3 A mobilidade e questão de gênero	97
4 DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA SOCIAL AS MULHERES	103
4.1 Elucidações teóricas	103
4.2 O direito à cidade por Tainá de Paula	112
5 IMERSÃO NAS EXPERIÊNCIAS DE MOBILIDADE	116
5.1 Experiência do pesquisador no BRT Rio	116
5.2 Experiência das usuárias do BRT Rio	130
5.3 Experiência de um colaborador do BRT Rio	142
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	144
REFERÊNCIAS	147
APÊNDICES	155
ANEXOS	168

APRESENTAÇÃO

Iniciar esta tese com uma breve apresentação antes de introduzir a minha pesquisa, se faz necessário a título de uma reflexão muito pessoal e crítica sobre o processo de doutoramento, pois quando nos propomos a nos dedicar durante quatro anos, principalmente, no meu caso, como professor de uma universidade pública, com o benefício do afastamento remunerado, pensamos em um primeiro momento que está tudo perfeito para trilhar na pesquisa.

A questão é que por mais experientes que acreditamos ser não levamos em conta o quão o processo é difícil e passível de outros acontecimentos que interferem diretamente na sua capacidade produtiva. Temos que levar em conta que uma pesquisa não se faz sozinho, por mais que se diga que escrever uma tese é solitário, precisamos antes nos articular, fazer contatos de forma colaborativa, e que pelo menos para mim, não é uma tarefa das mais fáceis levando em conta que o tempo urge e os prazos se esgotam.

Além disso, há outros fatores externos à pesquisa que prejudicam qualquer planejamento, como na minha situação, em que até a qualificação tinha outro contexto e enfoque de estudo, o qual buscava analisar o impacto dos teleféricos como sistema de transporte público na mobilidade urbana das mulheres trabalhadoras de origem indígena em El Alto, município periférico e conurbado a cidade de La Paz, na Bolívia. Em um primeiro momento, entre setembro e dezembro de 2019, fui impedido de fazer a minha coleta de dados devido a não aceitação da última reeleição do presidente Evo Morales em que as ruas das principais cidades bolivianas viraram uma praça de guerra. Por questões de segurança, eu minha orientadora à época, decidimos por adiar o campo para o semestre seguinte, que coincidiu com o início da pandemia de COVID-19 que pegou a todos de surpresa fechando as fronteiras e restringindo nossos deslocamentos.

Assim, deu-se início a um limbo que parecia sem fim e que me ocasionou um travamento psicológico e, conseqüentemente, de profunda desmotivação pela minha pesquisa, já que estava impedido de fazer o campo presencial e não tinha acesso a elementos suficientes para iniciar uma pesquisa em formato remoto se tratando de outro país. Foi quando resolvemos aguardar a melhora da situação pandêmica e aproveitar para cuidar da minha saúde mental. Mas quanto mais o tempo passava mais ansioso fui me tornando devido ao medo de não conseguir concluir em tempo

hábil. Eu não poderia contar com os prazos, bem mais generosos, prorrogados pelo programa de doutorado, mas sim, tinha um prazo bem mais curto com a minha instituição de origem.

Dessa forma, após refletir sobre a situação de quase um ano perdido, resolvi interpelar junto a minha atual orientadora, já que nesse período a anterior se aposentou, a possibilidade de deslocar o objeto de pesquisa para algo aqui no Brasil. A princípio não obtive êxito para a mudança sobre alegações muito palpáveis sobre perder boa parte de tudo que havia pesquisado até a qualificação, ou seja, todo o referencial teórico de pesquisa sobre a Bolívia. Mas resolvi assumir as consequências e insisti até conseguir autorização para mudar a pesquisa e recomeçar.

Para isso, precisava desenvolver algo no qual tivesse mais domínio de pesquisa devido aos prazos, e ao mesmo tempo não gostaria de abandonar o eixo temático de mobilidade e gênero. A primeira ideia partiu de minhas pesquisas anteriores, quando analisei, desde a monografia na graduação e depois na dissertação de mestrado, o sistema de transporte público por BRT. Como não havia realizado o estudo sobre o viés de gênero, até porque ainda não se debatia tanto essa questão na época das minhas referidas qualificações, vi então a possibilidade de realização do estudo com este novo enfoque. Mas ainda precisava definir o local e o recorte da pesquisa, quando novamente me veio outra ideia que me transportou no tempo até a minha adolescência, de um menino carioca que cresceu na periferia num bairro pobre e carente de infraestruturas urbanas, dentre elas, a mobilidade urbana com a deficiência que sempre foi o sistema de transporte público no Rio de Janeiro.

A partir dessas condicionantes se estrutura aqui uma nova tese e grandes desafios a serem vencidos no prazo que me faltava, menos de dois anos, e todo um arcabouço teórico a complementar e uma pesquisa de campo a se iniciar o quanto antes. Além disso, outros agravantes me desafiaram chegar até aqui, como a pandemia que ainda persiste, mesmo com as vacinas, e a condição agora de ter voltado a trabalhar presencialmente no estado de Mato Grosso, neste último ano.

Então, após reorganizar a tese dei início ao campo utilizando-me da ferramenta de formulários online na tentativa de abranger um maior número de usuáries do BRT RIO abrangendo toda a sua malha, ou seja, os três corredores em funcionamento. Esses formulários foram inseridos através das redes sociais, como

grupos do Facebook e WhatsApp, de usuários do transporte no município do Rio de Janeiro, onde costumam relatar as dificuldades de deslocamentos em seus cotidianos. Em alguns períodos, em que pude estar presencialmente, fiz o reconhecimento percorrendo os corredores com um diário de campo. Acontece que em relação aos formulários online, apesar dos meus apelos, tive pouco retorno, cerca de menos de 26 questionários foram respondidos pelas usuárias e mais de 30 dias em aberto. Foi quando decidi entrar em contato com as pessoas que havia respondido e tentar entrevista-las com maior profundidade considerando o caráter qualitativo da pesquisa. Nem todas deram retorno, mas consegui uma amostra de cerca de 13 usuárias, sendo que 10 delas se deslocam através do corredor de transporte TranOeste do BRT, de onde passei focar às minhas análises.

Assim, com essa apresentação em que relato as dificuldades ao longo da minha trajetória de doutoramento com vários eventos que prejudicaram o bom andamento da pesquisa e levando em conta o meu adoecimento mental, diagnosticado como ansiedade generalizada, considero chegar até aqui uma vitória sobre tudo, principalmente do processo em si, de persistência, abdicação de outras tarefas da vida na busca pelo conhecimento. E agora posso dizer, é essa a minha tese.

1 INTRODUÇÃO

O planejamento urbano tornou-se um dos principais desafios das metrópoles contemporâneas. Se, ao longo dos séculos, a evolução dos meios de transporte sempre esteve ao lado do desenvolvimento econômico, da estrada de ferro à indústria automobilística, a equação tem assumido novas variáveis. As cidades estão revendo seus modelos, descobrindo alternativas e estratégias sustentáveis de crescimento.

A mobilidade urbana é um tema amplo que ultrapassa a discussão sobre o trânsito, envolvendo questões relativas à história da ocupação dos territórios, ao crescimento econômico-social do país e às políticas públicas. Ela tem impacto direto sobre a saúde e a qualidade de vida das pessoas através dos principais problemas como congestionamentos, conflitos de diferentes modos de transporte, redução da segurança para os pedestres, aumento da poluição do ar e sonora, redução de áreas verdes devido ao espaço para estacionamento e ampliação de vias para circulação dos veículos motorizados. Quando se trata da mobilidade das mulheres o contexto é mais complexo, pois as desigualdades de gênero presentes no cotidiano, se expressam, também no momento de circularem na cidade, pois estão mais sujeitas que os homens a situações de assédio e insegurança em seus deslocamentos e sua jornada ampliada.

É importante destacar que o conceito de mobilidade consiste, basicamente, em uma ação realizada em um tempo e espaço específicos, considerada exclusiva do ser humano e que, conseqüentemente, circunda elementos de cunho social e espacial. Assim, tem-se que a mobilidade faz parte do cotidiano dos seres humanos, estando presente em todos os contextos no qual esse se inclui. Essa ação, que é primitiva e irrevogável, possibilita a circulação dos indivíduos através de fluxos, formando assim a sua vida e constituindo suas experiências. Tais fluxos transcorrem questões como comunicação e o movimento de indivíduos, bens e ideias, ou como turismo e a migração, constituindo-se em diferentes escalas e hierarquias que permitem a conexão da sociedade (URRY, 2007).

A mobilidade pode ser representada pelo movimento físico das pessoas, mas também engloba os movimentos que foram incrementados pelo desenvolvimento tecnológico, que foi um dos fatores que possibilitou a criação de outros meios de transporte como o avião, os automóveis, trens, ônibus, motos, bicicletas, entre

outros. Diante disso, tem-se que a mobilidade é reflexo da relação da locomoção geográfica com as representações socioculturais e, por conseguinte, dá suporte a estruturação de suas próprias significações, que acontecem por meio da comunicação verbal, bem como pela percepção de imagens ou pelo estilo de vida dos indivíduos (URRY, 2007).

Assim, a mobilidade cotidiana em nossas cidades não é algo homogêneo e vazio de significados, pois envolve uma série de fatores e processos distintos que estão, ao mesmo tempo, na base estrutural do sistema produtivo e no cotidiano vivido das pessoas. O que a retira do reducionismo de avaliar de forma direta como sendo apenas um deslocamento físico, e sim, implica em compreender as experiências do movimento, que é socialmente produzido, espacializado e vivenciado de distintas maneiras (CRESSWELL, 2006).

Refletindo sobre essas questões, a presente tese tem como foco de estudo as diferenças estruturais nos padrões de deslocamentos entre homens e mulheres que refletem às desigualdades territoriais de gênero, interseccionada com questões de raça e classe. Esses fatores são mais críticos nos países do sul global, caso do Brasil, em que mulheres negras e pardas, predominantemente com baixa renda são as mais afetadas quando se trata dos problemas de mobilidade, pois vivenciam diferentes aspectos da desigualdade em relação a homens em geral, mas também em relação às mulheres brancas e mulheres de maior poder aquisitivo; são as mais prejudicadas pela precariedade das infraestruturas de mobilidade e da baixa oferta de transporte das áreas onde moram, em sua predominância nas periferias distantes; e são mais vulneráveis aos riscos da violência e da exclusão social (ITDP, 2020).

Tem-se que as pessoas com menores condições financeiras são mais dependentes dos serviços públicos, entre eles o transporte. De acordo com Gomide (2003), a pobreza envolve diversas dimensões, não estando relacionada apenas as menores condições financeiras, mas também englobando as dificuldades de acesso à direitos fundamentais que irão suprir suas necessidades básicas, como saúde, alimentação, educação, transporte, trabalho, entre outros. Tratando-se especificamente da relação entre a pobreza e o transporte urbano, verifica-se dois tipos de impacto: os indiretos, que dizem respeito a forma que as externalidades do transporte urbano afetam a atividade econômica e a competitividade urbana; e os diretos, que refletem sobre o acesso aos serviços básicos e às oportunidades de

trabalho. Os impactos indiretos envolvem fatores como o custo do transporte que é encarecido pelo elevado tempo gasto no trânsito, que acabam também influenciando no processo de recrutamento e seleção das empresas e, conseqüentemente, afetam o nível de renda e de emprego da população (GOMIDE, 2003).

Com relação aos impactos diretos, a oferta de serviços precária ou inexistente, somado ao alto custo das tarifas de transporte urbano, acaba limitando as oportunidades e o acesso da população mais pobre. Na Pesquisa do Orçamento Familiar, realizada pelo IBGE entre 1995 e 1996, foi possível verificar que as famílias que possuíam uma renda mensal de até dois salários-mínimos e que residiam em regiões metropolitanas chegavam a gastar aproximadamente 16% do valor total recebido com serviços públicos, considerando o transporte como o item mais importante desse grupo (GOMIDE, 2003).

A questão da vulnerabilidade é oriunda da relação entre o indivíduo e o meio no qual ele vive, sendo ela as dificuldades impostas pelo meio que devem ser superadas pelo ser vivente, partindo de um desequilíbrio ou de uma falta de adequação, bem como do vínculo que eles possuem entre si. Do mesmo modo, diz respeito à possibilidade iminente de sofrer algum tipo de dano ou passar por situação catastrófica. Assim, a vulnerabilidade exige que o indivíduo seja flexível por repetidas vezes ao longo de sua vida, tendo em vista a necessidade de transpor todos os empecilhos de seu cotidiano.

Geralmente, a questão da vulnerabilidade é associada à doença ou à velhice, por exemplo, uma vez que existe um declínio da capacidade funcional de tais categorias, sendo esse tipo de vulnerabilidade associado à fragilização física do indivíduo. Contudo, existem outros tipos de vulnerabilidade, como as causadas pela vulnerabilidade social ou existencial, que estão associadas à falta de segurança ocasionada por fatores psicológicos e físicos, que refletem a incerteza e a falta de confiança nos fatores mundanos (OVIEDO; CZERESNIA, 2015). Em todos os sentidos, a vulnerabilidade consiste no enfrentamento de ameaças que podem impactar as condições e a situação em que se vive, seja a partir de uma limitação normativa vital do próprio ser, seja através da impossibilidade de se reafirmar diante do meio em que se vive e as dificuldade de exercer a liberdade e a autonomia relativa (OVIEDO; CZERESNIA, 2015).

Honga (2005) destaca que:

As lógicas do industrialismo e do consumismo produzem, simultaneamente, estresse ambiental e padrões socioespaciais que localizam a vulnerabilidade em grupos sociais específicos. Ao examinarmos a dimensão espacial dos processos socioeconômicos e demográficos, percebemos que a distribuição desigual dos serviços urbanos é um componente importante da vulnerabilidade socioambiental. A segregação espacial, o crescimento das favelas e a exclusão social são diferentes aspectos da falta de acesso a estilos de vida modernos. A falta de acesso a bens de consumo é acompanhada pela falta de acesso aos serviços públicos, situação agravada pelas condições de vida destas populações vulneráveis. A compreensão da vulnerabilidade como um processo que envolve tanto a dinâmica social como as condições ambientais será aprofundada em estudos de caráter local, em lugares específicos (HONGA, 2005, p. 331-332).

Assim, a vulnerabilidade tem um caráter qualitativo que depende de vários elementos, como o lugar em que o indivíduo está inserido, da pessoa que está envolvida na situação, da comunidade, do grupo e também dos recursos que estão disponíveis em uma dimensão espacial, ou seja, quais as suas possibilidades de acesso em caso de necessidade ou de urgência? Portanto, a questão da vulnerabilidade envolve elementos sociais e geográficos (MARANDOLA JR; HOGAN, 2009).

Em suma, a vulnerabilidade ou a maior exposição ao risco, está presente na vida dos indivíduos que possuem menor acesso às oportunidades no local em que habitam, sendo aqueles que não têm os mesmos direitos e, conseqüentemente, vivenciam o contexto de desigualdade social.

No Brasil, a situação de pobreza está muito ligada aos maiores riscos, assim sendo, a base da desigualdade engloba elementos como o baixo nível de escolaridade, a alta quantidade de membros na família e o fato de ter a mulher como chefe da casa. Além disso, destaca-se que as questões de gênero têm colocado muitas mulheres em condição de dependência financeira, pois a desigualdade entre homens e mulheres gera discriminação de gênero, como consequência de um processo histórico e de uma sociedade com dimensões ainda patriarcais, no qual as famílias educavam suas mulheres para tarefas domésticas e não para adentrar ao mercado do trabalho e possuírem uma renda similar a dos homens. Dentro dessa perspectiva, as mulheres de classe sociais mais baixas compõem um grupo que é mais suscetível aos riscos, ou seja, em situação mais vulnerável (SILVA, 2018).

Dentre as situações de desigualdades enfrentadas pelas mulheres nos seus cotidianos em seus deslocamentos podemos destacar, as questões do assédio e a violência sexual no transporte público que as afetam gravemente limitando a sua mobilidade. Esse tipo de abuso vem sendo sub-reportado e precariamente enfrentado pelas instituições públicas, seja no âmbito político, seja no âmbito jurídico-penal. É fundamental que as situações de assédio sejam penalizadas e coibidas para que as mulheres se sintam livres para ir e vir.

O transporte público é onde 52% das mulheres paulistas mais temem sofrer algum tipo de assédio. Entre as paulistas de 45 a 59 anos e as com ensino médio, esse número chega a 61%. Dados do Viver em São Paulo: Pesquisa Feminina, 5ª edição, divulgados quinta-feira, 3 de março, pela Rede Nossa São Paulo. A pesquisa foi realizada em parceria com o Instituto de Pesquisas em Inteligência e Consultoria Estratégica (Ipec) (SILVA, 2018).

Pelo quarto ano consecutivo, ônibus, trens e metrô lideram a lista dos transportes mais perigosos avaliados. Levando em consideração a área da cidade, os usuários da zona sul (59%) tiveram maior percepção de risco de assédio no ônibus, metrô ou vagão de trem, enquanto um quarto dos moradores da zona norte se mostraram mais preocupados com o contato com a rua (25%). No centro, a maior parcela vê os bares e casas noturnas como mais arriscados (17%) (SILVA, 2018).

A partir do reconhecimento que a causa maior dos constrangimentos e abusos sofridos pelas mulheres é uma sociedade patriarcal, machista e misógina, de acordo com as teorias feministas, que inferioriza e subjuga a mulher e o seu corpo, torna-se necessário a educação de gênero, sobretudo nas escolas, mas também em outras instituições sociais que ressaltem a necessidade de tratamento igualitário e respeitoso para com as mulheres, que questionem os papéis de gênero vigentes na sociedade e que mirem no empoderamento feminino, no fim das desigualdades sistêmicas entre homens e mulheres e na erradicação do machismo nas relações sociais.

Somado ao exposto anteriormente, a mobilidade das mulheres difere entre si, principalmente, quando essas desigualdades se entrecruzam, sendo as mais pobres e negras as que mais sofrem com ausência de políticas de mobilidade que considerem as necessidades de viagens fora do padrão, pois são elas, que residem mais distantes e dependem do sistema de transporte para acessar oportunidades que estão concentradas na área central.

Pensando, então, nas questões de gênero, vulnerabilidade e mobilidade, a cidade do Rio de Janeiro será nosso *locus* de investigação. Infelizmente, o Rio de Janeiro não foge a esse modelo de planejamento *genderblind*, caracterizado por desconsiderar o gênero dos indivíduos como um fator significativo nos mais diversos aspectos, entre eles a mobilidade urbana. Pelo contrário, em seu processo de evolução urbana as intervenções feitas pelo Estado no que tange ao planejamento, empurraram a população mais vulnerável, em termos de recursos econômicos e sociais, para uma suburbanização, ou seja, promoveu a migração dessas pessoas para o subúrbio da cidade sem o devido suporte de infraestruturas básicas, apesar dos eixos ferroviários que serviram em princípio como indutores de ocupação (ABREU, 1988). As desigualdades sócio-territoriais foram se acentuando com as políticas de remoção de favelas e as construções de moradias populares em locais distantes, que somados a especulação imobiliária nas áreas centrais já consolidadas estabeleceram uma dinâmica que se perpetua até os dias atuais.

Recentemente, com o advento dos megaeventos que o Rio de Janeiro passou a receber interruptamente, tais como: realização dos XV Jogos Pan Americanos de 2007, dos Jogos Militares em 2011, da Conferência Internacional da ONU + 20 em 2012, da Jornada Mundial da Juventude em 2013, da Copa das Confederações de Futebol em 2013, da Copa do Mundo de Futebol da FIFA em 2014 e das Olimpíadas e das Paraolimpíadas em 2016, principalmente deste último, sobre a premissa do “legado olímpico”, desenrolaram-se vultosos investimentos no que concerne à mobilidade urbana e ao transporte, que trouxeram uma drástica mudança na infraestrutura do município, destacando-se:

- a) sistema *Bus Rapid Transit* (BRT) TransCarioca, TransOeste, TransOlimpica e TransBrasil, que totalizam 155 Km;
- b) implantação do sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) cobrindo 28 km na área central da cidade;
- c) construção da linha 4 do metrô, ligando a Barra da Tijuca a Ipanema, com 16 km de extensão;
- d) prolongamento e alargamento de 167 km do sistema viário, como a duplicação do viaduto das Bandeiras que conecta a Barra da Tijuca à Zona Sul;

e) melhoria nos sistemas de gestão de tráfego, com a construção do Centro de Operações Rio (COR);

f) reestruturação do sistema de ônibus regulares, por meio da implementação dos corredores preferenciais de ônibus, o *Bus Rapid System* (BRS).

Dentre todas essas transformações, com o objetivo de atender ao compromisso de mobilidade urbana, firmado junto ao Comitê Olímpico Internacional (COI) para a realização dos Jogos Olímpicos de 2016, destaca-se a implantação do sistema de transporte *Bus Rapid Transport*, mas conhecido pela sigla “BRT”, que consiste em um sistema de ônibus articulados que trafegam em vias segregadas, com estações de embarque e desembarque de passageiros, similar aos sistemas sobre trilhos, com intuito de alcançar os mesmos padrões.

O sistema de BRT do Rio de Janeiro foi construído com a perspectiva de, após atender as demandas do período olímpico, se converter em uma solução de mobilidade urbana para a cidade através de quatro extensos corredores expressos, que passaram a cortar áreas adensadas da Zona Norte e a integrar à Zona Oeste atravessando seus vazios urbanos: TransOeste, TransOlímpica e TransCarioca já em operação e o corredor metropolitano TransBrasil que, de acordo com a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro (2022), já está com um atraso de quatro anos em sua conclusão, tendo as obras sido retomadas em agosto de 2021. Suas principais características são a redução dos tempos de viagens, proporcionada pela circulação em vias exclusivas, e a integração intermodal com metrô, trens de subúrbio e rotas de ônibus.

Com a atenção voltada ao funcionamento do BRT, com foco específico na relação mobilidade e gênero, questiono: como tem se dado o funcionamento do sistema BRT na prática cotidiana da mobilidade urbana de mulheres na cidade do Rio de Janeiro?

Em busca compreender a mobilidade urbana de mulheres no BRT Rio na prática, articulando estudos da mobilidade e gênero às experiências concretas das colaboradoras da pesquisa, o objetivo desta tese é compreender o impacto da utilização do BRT nas experiências cotidianas de mobilidade das mulheres. Para tanto, a) debateu-se sobre o fenômeno do transporte urbano b) articulando-o à discussão de gênero e mobilidade. c) realizou-se um debate sobre o direito à cidade. d) foram analisadas, então, as experiências das mulheres em seus trajetos

cotidianos utilizando o BRT, bem como, relatou-se a influência do tempo de uso do transporte público em suas vivências familiares.

Argumento, nesse sentido, que uma perspectiva de gênero pode ampliar o debate, por vezes, restrito a análises quantitativas de origem e demanda para otimização dos fluxos de viagem, e contribuir através da incorporação das mulheres algum protagonismo das mesmas na formulação de políticas públicas.

1.1 O percurso metodológico da pesquisa – pegando o BRT

A presente tese configura-se como uma pesquisa qualitativa, que "consiste em obter as perspectivas e os pontos de vista dos participantes" (SAMPIERI, COLLADO, LUCIO, 2013, p. 34), para então analisá-los e debatê-los. Nesse sentido, e orientado pela questão central de pesquisa, foi realizada como estratégia metodológica uma pesquisa de caráter exploratório e descritivo (GIL, 2017). Assim, uma reflexão teórico-reflexiva com base na bibliografia sobre os temas mobilidade, gênero e BRT, articulada a pesquisa de campo acompanhando as usuárias do BRT durante todos os seus trajetos incluindo outros modos deslocamentos, como andar a pé, durante o período de um mês e foi fundamental para a realização do estudo.

A natureza exploratória da pesquisa é necessária para atender às necessidades de um referencial teórico para apoiar o crescimento do conhecimento sobre o assunto. Isso porque também é necessário observar o sujeito por meio de entrevistas, observação de campo e observação direta. Além disso, pesquisas descritivas são necessárias para identificar, relatar e comparar as opiniões das mulheres sobre o uso do BRT.

Para entender um fenômeno estudado, a pesquisa precisa ser exploratória. Isso significa que fazer suposições nem sempre é necessário. Em vez disso, qualquer estudo que se concentre em pensamentos e intuições se enquadra nessa categoria. As perguntas precisas feitas pelos pesquisadores levam a conclusões mais precisas e novas ideias. Eles usam o plano de pesquisa para analisar todos os aspectos do fenômeno, como sua história e causas. A pesquisa descritiva visa definir as características de uma população ou fenômeno, bem como estabelecer relações entre variáveis. Ele alcança esses resultados reunindo informações e dados sobre um assunto.

Segundo Magnani, o que se propõe inicialmente com o método etnográfico sobre a cidade e sua dinâmica é resgatar um olhar de perto e de dentro capaz de identificar, descrever e refletir sobre aspectos excluídos da perspectiva daqueles enfoques que, para efeito de contraste, qualificou “como de fora e de longe.” O que o autor propõe ao analisar o cotidiano nas cidades é justamente acompanhar os indivíduos no seu caminhar e viver na cidade. Desta forma nesta pesquisa procurei acompanhar as mulheres que utilizam o BRT buscando seguir as perspectivas de Magnani.

A simples estratégia de acompanhar um desses “indivíduos” em seus trajetos habituais revelaria um mapa de deslocamentos pontuado por contatos significativos, em contextos tão variados como o do trabalho, do lazer, das práticas religiosas, associativas etc. É neste plano que entra a perspectiva “de perto e de dentro”, capaz de apreender os padrões de comportamento, não de indivíduos atomizados, mas dos múltiplos, variados e heterogêneos conjuntos de atores sociais cuja vida cotidiana transcorre na paisagem da cidade e depende de seus equipamentos” (Magnani, 2002)

Nesta pesquisa ao acompanhar as mulheres nos seus percursos no BRT procurei realizar essa perspectiva de “perto e de dentro”, realizei o percurso do BRT e acompanhei as mulheres em alguns trajetos e me desloquei a suas casas onde também conversamos sobre seu ir e vir no BRT. O que Magnani (2002) chama de olhar de perto e de dentro significa compreender os arranjos dos atores sociais, a forma como transitam nas cidades e usufruem seus serviços e nestes estabelecem encontros ou trocas.

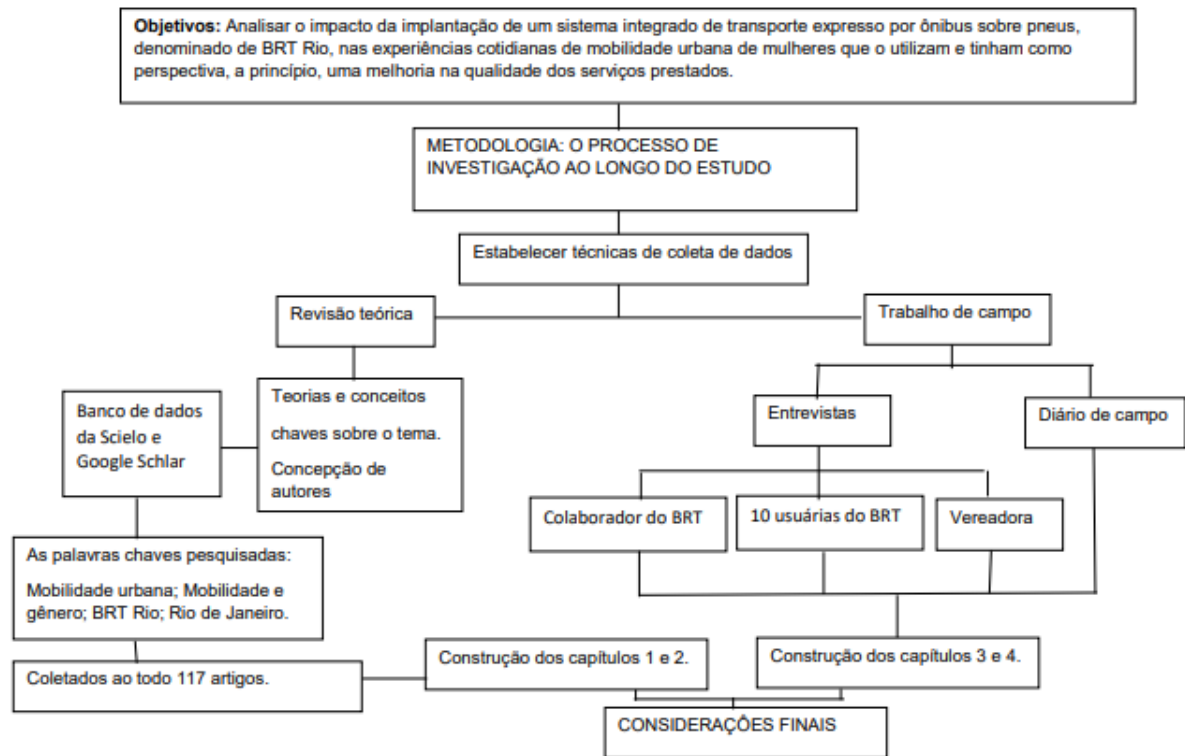
Os estudos do autor acima nos apresentam inúmeras possibilidades que o campo nos oferece ao adentrar ao mundo dos observados ou entrevistados, mostrando a importância do saber etnográfico nas pesquisas para os estudos urbanos.

Assim, nesta pesquisa foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos para atender aos objetivos propostos na pesquisa, conforme quadro 01 e a figura 01 a seguirem:

Quadro 01: Síntese Metodológica da Pesquisa

OBJETIVO GERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	INFORMAÇÕES COLETADAS	TÉCNICAS
Compreender o impacto da implantação de um sistema integrado de transporte BRT Rio, nas experiências cotidianas de mobilidade urbana de mulheres.	Discutira-se sobre o fenômeno do transporte urbano como questão de direito à cidade	Levantamento de informações já publicadas sobre mobilidade urbana	Pesquisa bibliográfica
		Levantamento de informações já publicadas sobre direito à cidade	
	Se abordará a questão de mobilidade e gênero	Levantamento de informações já publicadas sobre desigualdade de gênero	Pesquisa bibliográfica
		Levantamento de informações já publicadas sobre desigualdade de gênero na mobilidade urbana	
	Analisara-se as experiências das mulheres cisgênero em seus trajetos cotidianos utilizando o BRT	Conversa com as usuárias do BRT na cidade do Rio de Janeiro	Entrevista de profundidade e pesquisa em campo
		Vivência prática no modal BRT na cidade do Rio de Janeiro	
		Conversa com indivíduos que de alguma forma estão associados ao BRT na cidade do Rio de Janeiro – vereadora articulada ao tema e funcionário do sistema BRT	
	Relatara-se a influência do tempo de uso do transporte público em suas vivências familiares	Conversa com as usuárias do BRT na cidade do Rio de Janeiro	Entrevista de profundidade

Fonte: Elaboração própria

Figura 01: Síntese metodológica

Fonte: Elaboração própria

1.1.1 Dos instrumentos utilizados na coleta e análise de dados e dos procedimentos para participação da pesquisa

Segundo Marconi e Lakatos (2017), isso inclui a pesquisa bibliográfica, que utiliza dados já existentes. Ao fazer isso, os investigadores não perdem tempo com problemas já resolvidos. Também permite que eles cheguem a conclusões inovadoras. A pesquisa utilizou o Google Acadêmico e o Scielo como plataformas de busca de informações relevantes a partir de palavras-chave relacionadas como: “Mobilidade urbana”, “Mobilidade e gênero”, “Mobilidade no Rio de Janeiro”, “BRT Rio”, Transporte Público, Feminismo Negro e a Interseccionalidade. Tendo como recorte temporal os últimos vinte anos, dada a relevância do tema nesse período.

Na pesquisa de campo, dentro dos métodos utilizados, e que vem de encontro com a perspectiva de Magnani (2002), sobressaem as mulheres entrevistadas, entre 19 e 53 anos, provenientes de camadas populares que se auto

definem em sua predominância como pardas e negras. Ambos os métodos de observação e comunicação podem ser usados para coletar informações primárias e essenciais para a compreensão desta pesquisa.

Os dados primários foram adquiridos por meio de 10 (dez) entrevistas com mulheres que usam o sistema BRT Rio, e os dados secundários foram coletados em publicações relacionadas ao tema, em livros, dissertações, artigos, dicionários, entre outros, para desenvolver a fundamentação teórica desse trabalho.

Os dados foram coletados por meio das entrevistas, realizadas por perguntas semiestruturadas registrado no Apêndice A do presente estudo o modelo, como também o modelo de termo de consentimento disponibilizado e no qual se recolhe a assinatura do entrevistado. Destaca-se que a garantia de confidencialidade e de proteção das informações colhidas.

A partir dos corredores de transporte do BRT Rio em operação: TransOeste, TransCarioca e TransOlimpica, debruicei-me no marco conceitual do paradigma das novas mobilidades e nas perspectivas da mobilidade de gênero; posteriormente, nas vivências coletadas no campo, realizei entrevistas associadas à técnica de observação participante (EMERSON; FRETZ; SHAW, 2013), que consiste em observar e descrever o comportamento dos sujeitos no contexto em foco no estudo.

Para avaliação das informações apuradas, utilizei-me da técnica de análise de conteúdo, que de acordo com Silva e Fossá (2015), pode ser considerada como a análise do que foi exposto pelos entrevistados como resposta aos questionamentos do pesquisador, bem como da observação desse segundo sobre o que está implícito nas declarações. As autoras ainda destacam que “A análise de conteúdo se caracteriza como um método específico, que parece mais claro e factível, em função da elaboração esquemática que o sustenta passo a passo, tornando-o mais rigoroso e menos ambíguo” (SILVA; FOSSÁ, 2015, p. 12). Assim, o propósito do estudo é compreender essas experiências cotidianas de mobilidade das mulheres usuárias do BRT Rio, de modo que se consiga contribuir na reflexão e formulação de políticas públicas voltadas ao planejamento urbano e de transportes a partir das narrativas de quem vive a experiência de ser do gênero feminino e usuária do BRT.

Dessa forma, a partir desta breve introdução e apresentação da metodologia do estudo, a tese assim se organiza:

No primeiro capítulo, apresento o debate orientador do estudo sobre mobilidade urbana e a cidade do Rio de Janeiro, enfatizando a evolução urbana e o planejamento de transporte desta última;

No segundo capítulo, se discutirá as questões relacionadas à mobilidade de gênero;

No terceiro capítulo, apresento uma discussão teórica sobre o direito a cidade e um relato sobre a ausência do direito à cidade e justiça social no planejamento urbano com a vereadora Tainá de Paula da cidade do Rio de Janeiro;

No quarto capítulo, serão apresentados a análise das entrevistas a partir da pesquisa de campo acompanhando o percurso das mulheres no BRT buscando compreender como as desigualdades de gênero, raça e classe atravessam as questões de mobilidade no BRT do Rio de Janeiro.

Por fim, apresento as considerações finais do estudo, seus resultados, limites e contribuições.

2. MOBILIDADE URBANA E A CIDADE DO RIO DE JANEIRO

2.1 Contextualizando a mobilidade urbana

De cada seis seres humanos que habitam o planeta, três vivem em cidades e dois deles pertencem a países em desenvolvimento (MACHADO; PICCININI, 2018). É um fenômeno intimamente ligado ao crescimento econômico e, conseqüentemente, à dinâmica do mundo desenvolvido, com alta proporção de população urbana que se difere da evolução dos países em desenvolvimento (MINKE *et al*, 2003).

O processo de urbanização que está intimamente associado com o fenômeno do desenvolvimento das nações, que se potencializou, sobretudo, na segunda metade do século XX, ocasionou a concentração demográfica de forma acentuada e em um número pequeno de municípios, o que expôs, inclusive, o conflito que existe entre as diferentes classes sociais, tendo como base o apossamento e a utilização dos espaços públicos, tendo em vista que as classes dominantes, ou com maior nível de renda, foram aquelas que se apropriaram das melhores regiões. Com o crescimento da motorização da sociedade, no qual se viu um aumento do volume de automóveis e motos, surge um problema que está presente até os dias de hoje, em que para circular dentro do território, muitas vezes implica em enfrentar longos congestionamentos, bem como disputar espaço com vários meios de transporte motorizados ou não. Assim, esse crescimento desigual prejudicou a logística dos indivíduos para acessar locais ou mesmo distribuir mercadorias (BOARETO, 2008).

A população urbana dos países desenvolvidos apresenta crescimento moderado desde a década de 1960 (com uma desaceleração maior na Europa do que na América do Norte), enquanto se registra uma expansão explosiva no Sul, particularmente na África e na China. A globalização da economia parece acelerar os fenômenos de migração populacional em nível doméstico e internacional, impactando tanto as cidades do mundo desenvolvido quanto os conglomerados urbanos do Sul (GONÇALVES; MALFITANO, 2021).

Neste último grupo, a América Latina representa um segmento com menor expansão relativa. No entanto, a região tem registrado altas taxas de crescimento econômico, originadas em grande parte pela forte demanda internacional por matérias-primas e alimentos e a conseqüente melhoria nos termos de troca de seu

comércio exterior. O aumento do nível de atividade se manifesta inevitavelmente em demandas da população por uma melhor qualidade de vida nas cidades (SILVA; FIGUEIREDO, 2018).

A taxa de crescimento da população urbana total é de 1,9% ao ano, o que em escala planetária equivale ao “aparecimento” de uma nova cidade de 160.000 habitantes a cada dia. A população total das grandes metrópoles - mais de dois milhões de habitantes - chega a 940 milhões, e pouco mais de um terço (cerca de 350 milhões) vive nas 24 megalópoles com mais de dez milhões de habitantes (VASCONCELLOS, 2014).

Duas em cada três são megacidades em desenvolvimento, enquanto em 1960, somente Nova York e Tóquio tinham mais de dez milhões de habitantes. Apesar de sua atual aceleração em nível planetário, não é um fato novo. Desde meados do século XIX - através da Revolução Industrial - a economia de mercado e o desenvolvimento econômico levaram a significativas migrações populacionais e ao fenômeno generalizado da urbanização: o acesso a empregos mais bem remunerados e, portanto, as expectativas de melhor renda pessoal e familiar, estão inextricavelmente ligados à integração social em uma cidade (SANTANA, 2014).

A formação de aglomerados urbanos faz parte do próprio processo de desenvolvimento, sendo simultaneamente consequência e motor do crescimento econômico. As cidades são polos privilegiados de expansão de mercado e inovação tecnológica, fonte de empregos de maior qualidade e melhor remuneração e oportunidades de acesso à educação e cultura para quem as habita. A contínua expansão dos tecidos urbanos, tanto em extensão territorial quanto em densidade populacional, origina demandas crescentes sobre a infraestrutura social que permite atender às necessidades comuns (BENTO *et al*, 2018).

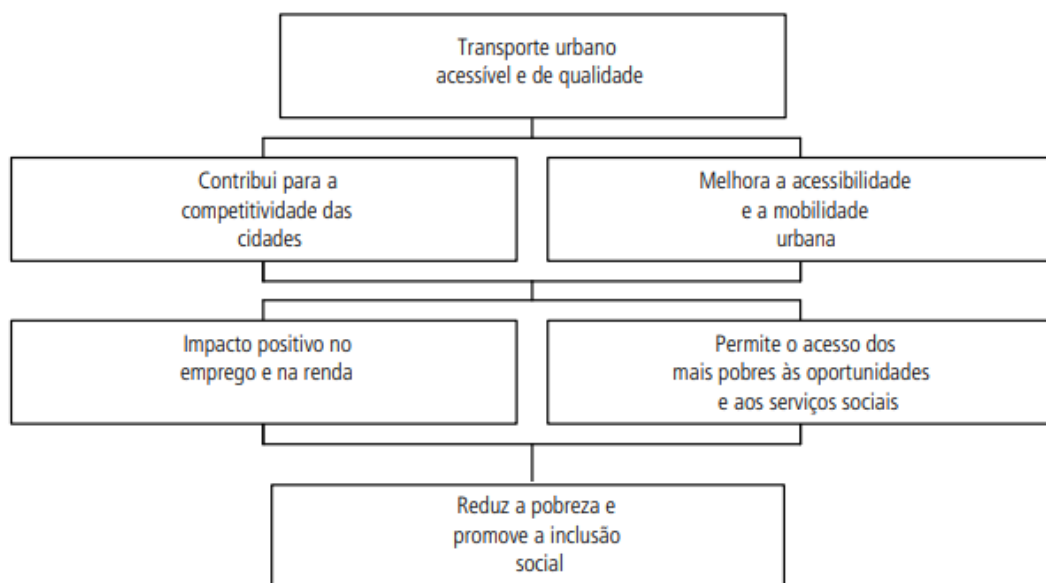
Este é um amplo campo de serviços públicos, que inclui, entre outros, redes de distribuição de água, saneamento e energia, e atenção às necessidades básicas de habitação, educação e saúde. Essas dimensões são especialmente urgentes no caso dos países em desenvolvimento, que tendem a concentrar segmentos sociais de muito baixa renda na periferia de suas metrópoles, vivendo de forma precária e com acesso marcadamente desigual aos benefícios da urbanização (MARICATO, 2015).

A falta de uma infraestrutura de transportes urbanos adequada é uma das características de cidades em países com grandes desigualdades nos padrões de

desenvolvimento, como Brasil. O atual sistema de transporte não permite deslocar pessoas e bens de forma digna, adequada, fiável e econômica. Especialmente relevante para os países em desenvolvimento é um problema compartilhado em grande medida pelas cidades do mundo desenvolvido: a crescente motorização e a extensão do uso do carro particular que impõe dificuldades generalizadas em termos de congestionamento de tráfego, bem como enormes custos sociais na área ambiental e taxas de acidentes (por exemplo, em todo o mundo estima-se que até 2025 as áreas urbanizadas causarão 80% das emissões de CO₂) (MARICATO, 2015).

Além disso, destaca-se a desigualdade social como um fator significativo no deslocamento urbano, tendo em vista que a pobreza gera impactos diretos e indiretos sobre as condições de vida dos indivíduos. Os impactos indiretos tratam das externalidades geradas durante o percurso, que afetam a atividade econômica e desestimula os empregadores a contratarem indivíduos que residem mais distante do local de trabalho. Por outro lado, impacta diretamente na vida das classes mais baixas da sociedade e que residem nas regiões periféricas, tendo em vista que o seu acesso aos serviços é limitado e financeiramente oneroso. A figura 02 expõe os impactos do transporte pública sobre a pobreza (GOMIDE, 2003).

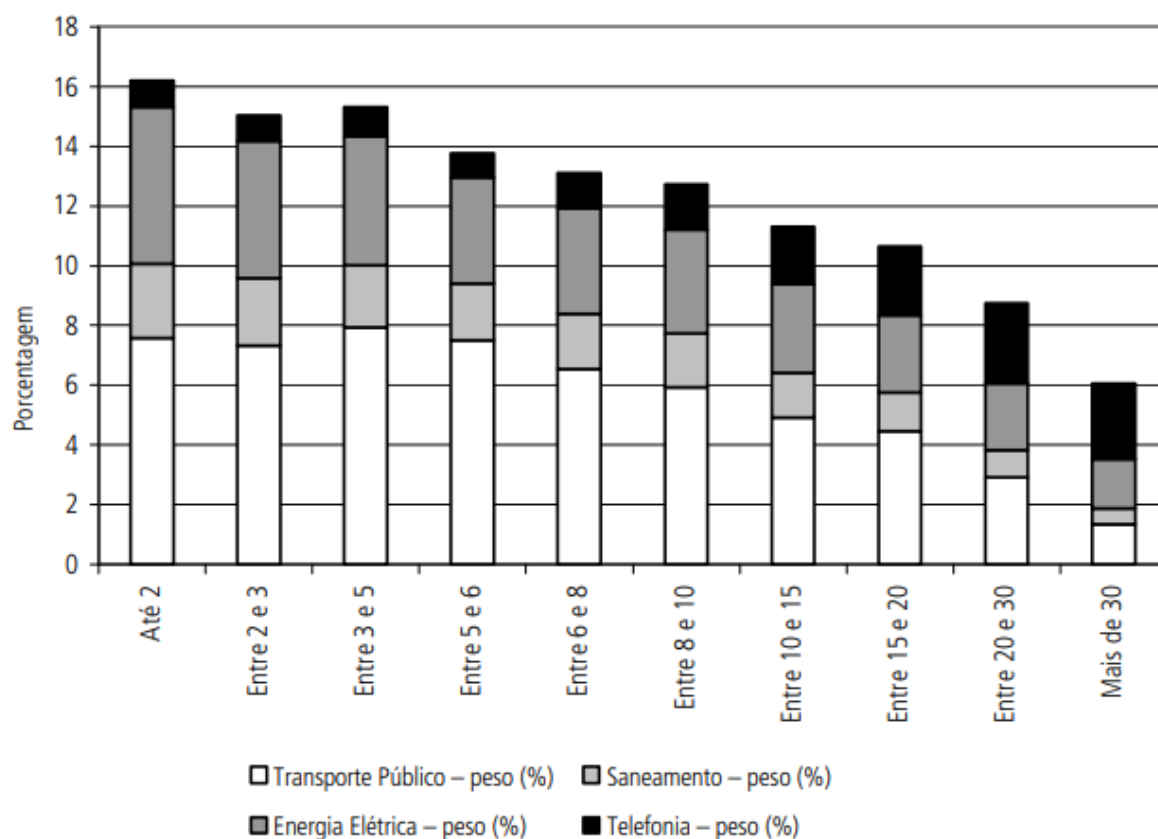
Figura 02: Impacto do Transporte Público sobre a pobreza



Fonte: Gomide, 2003.

Gomide (2003) ainda ressalta que os gastos com transporte têm um expressivo impacto nas famílias de baixa renda do Brasil, sendo considerado um dos principais gastos quando se trata de serviços públicos. Tal situação é exposta na Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) do IBGE e apresentada na figura 03.

Figura 03: Peso na despesa familiar mensal dos serviços públicos (1995-1996)



Fonte: Gomide, 2003.

Isso gera dilemas complexos para as autoridades no processo de priorização dos investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana. De uma forma mais geral, as exigências da mobilidade e o desenho das suas possíveis soluções têm um impacto decisivo na estrutura física das cidades, estando por isso intimamente ligadas ao planejamento urbano. A necessidade de reservar vias comuns de mobilidade e transporte para uso público e sua distribuição adequada entre as várias alternativas modais constitui parte integrante do planejamento do desenvolvimento urbano (BENTO *et al*, 2018).

Nesse sentido, são grandes os desafios da mobilidade urbana mundial e principalmente nas cidades do sul global.

Após a crise macroeconômica generalizada no final da década de 1990, a América Latina experimentou uma rápida recuperação em seus níveis de atividade e renda, juntamente com melhorias notáveis nos saldos externos e na solvência fiscal dos governos. Além de mudanças significativas em diversas políticas nacionais, o aumento da demanda mundial por seus produtos de exportação e a melhora em seus termos de troca contribuíram para a aceleração do crescimento econômico em escala regional (SOUZA, 2018).

De acordo com Castells (1973, p. 69): “Os países latino-americanos enfrentam desafios urgentes e, conseqüentemente, é necessária uma revisão da experiência recente nas decisões de infraestrutura de transporte urbano”. A partir da década de 1980, e principalmente da década de 1990, como consequência de políticas fiscais restritivas e políticas de abertura setorial, houve um processo de diminuição dos investimentos públicos em infraestrutura e aumento dos investimentos privados. O montante total de investimentos em infraestrutura vem diminuindo na América Latina. A situação de déficit de investimento em infraestrutura eclodiu com a crise econômica quase generalizada em toda a região, que começou no final da década de 1990 e teve um impacto especial durante 2001 e 2002 (MACHADO; PICCININI, 2018).

No entanto, devido à influência da economia internacional, muitas economias latino-americanas retomaram um ritmo de crescimento perceptível a partir de 2003. Embora esse processo continue até hoje, os investimentos em infraestrutura de transportes não recuperaram o ritmo necessário e os investimentos também sofreram impactos devido ao atual período de pandemia.

Nesse quadro, multiplicaram-se as necessidades de infraestrutura de transporte urbano, devido à combinação de maior atividade econômica e menor investimento no primeiro, além do aumento do processo de migração interna para as grandes cidades, também vivenciado durante a crise (SOUZA, 2018).

O fenômeno da motorização, associado à fase de aceleração do crescimento do produto e da renda *per capita*, fez com que, juntamente com a aceleração da atividade econômica, os estoques de veículos crescessem de forma significativa e o número de veículos também aumentasse, levando a América Latina a um dos maiores recordes de danos e mortes por acidentes de trânsito do mundo. Diante da

situação mencionada, as principais cidades da região foram obrigadas a tomar decisões importantes em termos de projeto e planejamento para si e em relação aos sistemas de transporte individual e coletivo (MACHADO; PICCININI, 2018).

Percebe-se que as decisões em geral têm procurado abranger simultaneamente dois fenômenos concomitantes (SOUZA, 2018):

1. A ampliação da capacidade de locomoção de automóveis particulares, por meio da construção de rodovias urbanas e ampliação da geometria de ruas ou avenidas para acomodar um maior número de veículos;
2. A ampliação ou melhoria dos sistemas de transporte de massa, como metrô e ônibus urbanos, incluindo a implantação de novos sistemas integrados de transporte de massa, como metrô de superfície e sistemas combinados.

Esse fenômeno de convergência e divergência pode indicar certa falta de uniformidade nas políticas públicas de mobilidade urbana, mas também reflete as pressões a que estão submetidas as autoridades responsáveis pela tomada de decisões, pressões essas contraditórias: de um lado surge a necessidade de mais transporte de massa, por outro lado as políticas públicas incentivam o transporte individual.

A infraestrutura associada ao transporte é considerada essencial para o desenvolvimento econômico de uma área. O principal mecanismo através do qual o sistema de mobilidade pode ter efeitos na economia é através da alteração dos custos de transporte e mobilidade. Esses efeitos estão associados ao (MACHADO; PICCININI, 2018):

- Crescimento Econômico: a infraestrutura de transporte sustenta um círculo virtuoso de crescimento por meio da redução de custos, favorecendo o aumento da produtividade dos fatores e a competitividade sistêmica da economia. Ao mesmo tempo, o crescimento econômico traz consigo maiores exigências de transporte (maiores necessidades de mobilidade, acessibilidade, crescimento do tráfego de veículos, congestionamento potencial etc.).
- Aglomeração: Estima-se que a aglomeração aumente a produtividade do negócio. A infraestrutura de transporte reforça essa tendência, pois permite que as empresas se suburbanizem sem comprometer o acesso às fontes de mão de obra e matéria-prima, diminuindo a relevância da localização. No

entanto, a dualidade das soluções propostas (maior capacidade de veículos particulares e transporte de massa) pode agravar os problemas associados à mobilidade urbana: existe o risco de que decisões incorretas acentuem efeitos negativos como o congestionamento. A demanda excessiva por espaços comuns de mobilidade urbana se manifesta no congestionamento do tráfego, causado pela saturação das vias disponíveis (incluídas entre os fenômenos chamados de filas na terminologia econômica).

Trata-se de um efeito indireto ou externalidade, causado pela impossibilidade do surgimento espontâneo de um “mercado de infraestrutura rodoviária”, capaz de estabelecer um preço competitivo pelo espaço necessário para o transporte de pessoas e mercadorias. O congestionamento urbano é um problema global, comum a todos os países independentemente do seu grau de desenvolvimento, que, para além dos seus custos imediatos em termos de tempo de viagem, aumenta o risco de acidentes e está intimamente ligado ao consumo excessivo de combustíveis e consequente dano (SOUZA, 2018).

Esses aspectos são aprimorados na América Latina, onde tanto os padrões tecnológicos e as regulamentações de proteção ambiental quanto a educação preventiva em segurança viária são mais fracos do que nos países centrais. O congestionamento é causado principalmente pelo uso intensivo de automóveis, cuja propriedade se tornou difundida na América Latina nas últimas décadas. O automóvel tem vantagens em termos de facilitar a mobilidade pessoal, proporcionar sensação de segurança e até mesmo status, principalmente nos países em desenvolvimento. No entanto, em termos de espaço, é ineficiente para a movimentação de pessoas, a ponto de cada ocupante produzir cerca de 11 vezes o congestionamento atribuível a cada passageiro do ônibus nos horários de pico (BENTO *et al*, 2018).

A situação é agravada na Região devido a problemas de desenho e manutenção das vias, um estilo de condução que não respeita os outros, informação deficiente sobre as condições de trânsito e gestão inadequada por parte das entidades competentes, muitas vezes fragmentada numa multiplicidade de entidades. Os efeitos prejudiciais do congestionamento recaem diretamente sobre os ocupantes dos veículos em circulação. Ou seja, afeta suas causas, os motoristas, mas também os ônibus e, portanto, seus passageiros, que geralmente são pessoas

de menor renda. Eles não apenas atrasam suas viagens, mas por causa do congestionamento veem as tarifas que pagam aumentar em valores que podem ultrapassar 15% (BENTO *et al*, 2018).

Além disso, todos os habitantes das cidades são prejudicados, devido à deterioração de sua qualidade de vida em aspectos como maior poluição sonora e atmosférica, e impacto negativo na saúde. Por outro lado, o congestionamento ameaça a competitividade e põe em perigo a sustentabilidade da vida urbana (SOUZA, 2018).

No Brasil, assim como em vários outros países, os problemas de mobilidade fazem parte do cotidiano dos moradores das cidades e visitantes, tendo em vista que normalmente elas possuem uma composição fragmentada, o que resulta em uma falta de associação entre os diversos meios que circulam suas ruas, como os veículos de transporte público e coletivo, os veículos individuais e privados e os que andam a pé. Tais sistemas de circulação, normalmente são analisados tendo como base o seu cunho operacional, evidenciando características e elementos que compõem esses sistemas, tendo como foco apenas a garantia de locomoção de fluída, o aumento do plano viário da cidade e a segurança do transporte.

Assim, normalmente analisa-se a mobilidade urbana, a partir do ponto de vista do mercado, no qual a função social do território urbano necessita de ser assegurada. Dentro das administrações municipais a estrutura viária da cidade assume grande importância e ganha parte dos esforços e recursos do poder público, tendo em vista que suas obras são justificáveis e que o movimento de expansão assume uma dinâmica própria. O planejamento e as ações de tais obras são realizados de modo desordenado e por diferentes órgãos do governo, reforçando o modelo pragmático de pensar nas cidades. A ideia concebida é a de que não existem limites para a expansão municipal, que independentemente disso, os transportes coletivos e individuais irão superar as distancias impostas e que todos os indivíduos que ali habitam, terão em algum momento um automóvel (BOARETO, 2008).

Figura 04: Taxa de Motorização Rio de Janeiro (2010-2020)

Ano	População	Taxa de motorização por tipo de veículo = (nº veículos/hab)*1.000				
		Veículos de 2 rodas (1)	Veículos de 4 rodas ou mais			
			Automóvel (2)	Coletivos (3)	Serviço (4)	Outros (5)
2010	6 320 446	36,5	292,5	4,7	38,5	2,0
2011	6 335 750	40,1	303,0	5,0	42,1	2,7
2012	6 347 735	43,4	315,4	5,3	45,6	3,4
2013	6 360 217	46,9	326,1	5,4	49,0	4,1
2014	6 373 145	50,9	336,0	5,6	52,2	5,1
2015	6 386 443	53,9	342,5	5,7	54,5	5,9
2016	6 394 109	55,8	347,1	5,7	56,0	6,5
2017	6 401 955	57,3	350,3	5,5	56,7	6,8
2018	6 409 910	51,5	353,9	5,4	58,0	7,2
2019	6 417 919	61,6	358,9	5,4	58,7	7,8
2020	6 425 952	63,4	362,6	5,4	60,6	8,2

Notas:

(1) - Motocicleta - Veículo automotor de duas rodas, com ou sem side-car, dirigido por condutor em posição montada e Motoneta - Veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

(2) - Veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

(3) - Ônibus e Microônibus.

(4) - Caminhonete, trator de rodas, trator de esteiras, trator misto, caminhão, caminhão-trator, camioneta, reboque e semi-reboque.

(5) - Quadriciclo, triciclo, utilitário, ciclomotor, side-car e motor casa.

Fonte: Data Rio, 2022

Nos últimos anos, o Brasil passou por um período de crescimento econômico, resultando em um aumento dramático no uso de carros particulares. No que diz respeito à cidade do Rio de Janeiro, a evolução da taxa de motorização entre 2010 e 2020 é apresentada na figura 4. É evidente o crescimento da frota na cidade, enquanto a população aumentou em menos de 2%, a Taxa de motorização aumentou uma média de 95%, sendo a menor variação percebida nos veículos coletivos (DATA RIO, 2022).

Registra-se que mais da metade dos domicílios brasileiros possuem algum tipo veículo motorizado. Assim, é evidente a ascensão do total de automóveis e motos circulando nas ruas do país, isso em razão dos incentivos proporcionados pela política pública do Brasil desde a década de 1930. Verifica-se que o aumento da frota está, inclusive, sendo maior do que o aumento da população brasileira. Contudo, o simples fato de possuir um veículo particular não é o problema, mas sim o excesso de seu uso no dia a dia das grandes cidades, o que vem afetando de forma grave a mobilidade urbana. Tal situação pode ser observada ao comparar o caso de Nova York e São Paulo, enquanto a primeira localidade possua uma das mais altas taxas de motorização de todo o mundo, em São Paulo o tempo gasto

pelos indivíduos no deslocamento dentro da cidade é mais elevado. Em um retrato de 31 cidades do mundo, São Paulo é a que apresenta a segunda maior taxa de deslocamento, ficando atrás apenas de Xangai. Ademais, ao verificar o ranking das 10 cidades do mundo que gastam o maior tempo de deslocamento em seu território, cinco delas são brasileiras (RUBIM; LEITÃO, 2013).

Embora o transporte público, principalmente os veículos operados por ônibus, seja responsável por 70% do tráfego de passageiros e ocupe apenas 25% da área viária, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transporte (ITDP, 2021), sendo considerado uma das soluções mais inovadoras para o desenvolvimento automotivo, eles estão em um estado muito ruim de planejamento e investimento, causando interrupções no congestionamento do tráfego, baixa eficiência e falta de conforto. Nas médias e grandes cidades do país, o sistema de transporte público é composto em sua maioria por ônibus, devido ao grande número de rodovias e ao número limitado de metrô, trens e transportes aquáticos que o Brasil possui.

O tempo de deslocamento não é o único problema de mobilidade urbana no Brasil, questões de saúde, financeiras e o risco de morte também devem ser analisados. Verifica-se no país um grande volume de acidentes de trânsito, dados apontam inclusive que ocorrem 22,5 mortes a cada 100 mil pessoas, sendo esse valor superior ao observado na Índia com 18,9 e na China com 20,5. Além disso, o sistema de saúde do Brasil chega a gastar aproximadamente R\$ 50 bilhões para tratar vítimas de acidente de trânsito. Do mesmo modo, a poluição do ar em decorrência dos movimentos na cidade é responsável por ter ocasionado, no ano de 2011, cerca de 27 mil internações na região metropolitana de São Paulo. O mesmo fator, relacionado à emissão de gases pelos meios de transporte motorizados, também causa danos no meio ambiente, potencializando o aquecimento global. Destaca-se também que o Brasil chega a perder em torno de 1% de seu Produto Interno Bruto (PIB) com o tempo que os indivíduos perdem no trânsito, enquanto poderiam estar trabalhando ou realizando compras (RUBIM; LEITÃO, 2013).

No mês de janeiro de 2012, o Brasil passa a ter uma política voltada para o deslocamento, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) estabelecida pela Lei nº 12.587 de 2012. Nela são definidas diretrizes que serão responsáveis por conduzir a regulamentação no que concerne a mobilidade urbana nas cidades no país, bem como orientar o seu planejamento. Tais diretrizes incorporadas pela PNMU destacam a necessidade de promover o uso de meios de transporte coletivos

e não motorizado, em consonância aos desincentivos à utilização dos veículos de transporte individual. Assim, os gestores municipais passam a ter o dever de agir na melhoria da mobilidade urbana, rompendo com modelos de planejamento que tem como foco apenas a extensão da malha viária local.

A política pública, de mobilidade urbana ainda determina a obrigatoriedade clara de que cidades com população superior a 20 mil habitantes, que correspondem a 30% dos municípios do Brasil, elaborem um Plano de Mobilidade Urbana (PMU), que tenha como base as suas diretrizes, mas que também incorpore metas desde o curto ao longo prazo sobre como acontecerá a locomoção de bens e de indivíduos no respectivo território. Contudo, apesar de sua importância, a ideia de trazer uma ordem para o planejamento urbano brasileiro não iniciou apenas com a sua implantação. No ano de 2001, a Lei nº 10.257 estabeleceu o Estatuto das Cidades, no qual a criação do Plano Transporte das cidades era obrigatória a todos os municípios que possuísem população acima de 500 mil habitantes. Diante disso, é possível observar a evolução do modo como os deslocamentos são vistos, já que o termo se altera de transportes para mobilidade, e evidenciar o papel do legislador sobre a necessidade de regulamentação dos movimentos de pessoas e cargas dentro das cidades brasileiras (RUBIM; LEITÃO, 2013).

Discorrendo especificamente sobre o meio de mobilidade urbano foco do presente estudo, temos O sistema *Rapid Bus* (*Bus Rapid Transit* - BRT) que surgiu regionalmente em 1972, com a experiência pioneira de Curitiba, Brasil, seguido algum tempo depois pela construção do primeiro ramal da cidade de Quito, em 1995 (SILVA, 2013).

Desde a instalação houve uma grande expansão desses sistemas, um verdadeiro “boom” regional, que inclui a instalação do sistema BRT nas cidades de Rio de Janeiro e São Paulo. Do ponto de vista técnico, a inovação está na hierarquização do modal rodoviário tradicional, transformando-o em uma alternativa massiva com (GRACIO; PAMBOUKIAN, 2018):

- Utilização de ônibus de alta capacidade e múltiplas portas;
- Acesso ao serviço em estações com plataformas em nível, onde o bilhete é pago antes do embarque;
- Controle centralizado, possibilitando o uso de modernas tecnologias de monitoramento e informações permanentes aos passageiros. Sua

característica essencial, no entanto, consiste em facilitar a racionalização do espaço viário urbano, reservando faixas de tráfego ao longo dos eixos-tronco, com alívio imediato do congestionamento do tráfego. Além disso, do ponto de vista financeiro, a construção de estações e trilhos demanda tempo e capital significativamente inferiores aos exigidos pelos modos guiados (nos casos regionais mencionados, o investimento variou entre 1 e 6 milhões de dólares por quilômetro, com exceção do Transmilenio, mais caro devido à sua maior capacidade relativa);

- A menor necessidade de investimento também permite o uso de esquemas de concessões privadas para construção e operação, sem a necessidade de subsídios públicos. Isso facilita a incorporação de operadores de transporte anteriormente existentes no novo sistema.

A instalação de sistemas BRT no Brasil deveu-se ao conceito de integração de redes modais, até em maior medida do que sistemas similares construídos em outras regiões do mundo. Os impactos gerais têm sido muito positivos em várias dimensões. Em primeiro lugar, pela maior eficiência geral do transporte público em termos de espaço urbano. Um exercício típico é mostrar como o espaço necessário para mobilizar na mídia coletiva é muito menor do que aquele usado por essas mesmas pessoas na mídia individual (SILVA, 2013).

Um ônibus BRT mobiliza 160 passageiros, que, em caso de deslocamento particular, necessitariam da infraestrutura viária necessária para 114 veículos (padrão de 1,4 por veículo). Em segundo lugar, obtêm-se resultados muito positivos devido ao maior acesso à mobilidade urbana de setores sociais com limitações diversas: renda, gênero (SVAB; STRAMBI, 2015), idade e deficiência. Houve também uma diminuição nos tempos de viagem e uma redução muito bem-vinda nos custos operacionais do ponto de vista fiscal (GRACIO; PAMBOUKIAN, 2018).

Mas no Brasil, o sucateamento do BRT, principalmente na cidade do Rio de Janeiro, faz com que todos os benefícios sejam anulados, a malha rodoviária da BRT não recebe mínima manutenção, muitos ônibus nem possuem refrigeração e carregam número de passageiros maior que suas capacidades, condição essa que fomenta os assaltos e a depredação (O GLOBO, 2021).

2.2 A evolução da estrutura urbana na cidade do Rio de Janeiro e o planejamento dos transportes públicos

O Município do Rio de Janeiro não é apenas a capital do Estado, mas também o centro de gravidade da metrópole carioca, o que lhe confere peculiaridades econômicas, sociais, políticas e culturais. Concentra 54,5% da população da metrópole, 41,4% da população do Estado, 75,9% do PIB da Região Metropolitana e 42,6% do eleitorado do Estado. Essa concentração é muito superior à que ocorre na metrópole paulista, por exemplo, na qual a cidade de São Paulo concentra 69% do PIB (SOUSA, 2020).

A cidade do Rio de Janeiro é o centro de um vasto espaço geográfico e urbano, fortemente integrado, que forma a região metropolitana. Essa característica tem raízes na história de sua formação. A expansão da metrópole fluminense tem sua origem nas proximidades do Morro do Castelo e da Praça XV, junto ao primeiro porto da cidade. Com essa base, a cidade cresceu na direção de pequenas vilas criadas a partir de outros pequenos portos localizados às margens da Baía de Guanabara e às margens dos rios afluentes, cujas ligações eram feitas inicialmente apenas por meio de pequenas embarcações. (MOTTA, 2004).

Segundo Abreu (1988), no século XIX a cidade era muito condensada à região central devido à falta de transporte coletivo e, por isso, a diferenciação de classes se dava pela aparência da residência e não sua localidade. Foi somente depois da chegada da família Real ao país, juntamente com a mudança na política e a nova era cafeeira, que começaram a chegar novos capitais estrangeiros que foram destinados a melhorar dos serviços públicos como transportes, esgoto, gás e outros.

Com o decorrer do século começa a haver uma maior segregação devido à chegada do bonde de burro (substituído pelo bonde elétrico no início do século XX) e o trem a vapor como meios de transporte e também as reformas feitas na cidade para eliminação dos cortiços e instalações insalubres (ABREU, 1988).

Os bondes garantiram a integração de grandes áreas urbanas com considerável mobilidade, até sua extinção na década de 1960 e substituição pelo ônibus. A expansão dos subúrbios da cidade do Rio se dá em decorrência da entrada em operação do transporte de passageiros nas linhas férreas, em que núcleos residenciais se formaram no entorno das estações. As ruas adjacentes às

ferrovias tornaram-se longos eixos de acesso aos bairros, atingindo os municípios vizinhos da Região Metropolitana (MOTTA, 2004).

Foi criada uma estrutura urbana baseada em corredores ferroviários radiais, partindo dos centros do Rio de Janeiro e Niterói. A extensa rede ferroviária do final do século XIX, não completou um século de vida em seu projeto original. Várias linhas foram alteradas na segunda metade deste século com a implementação da rede rodoviária, que passou a ter em conta a prioridade dada à produção automobilística (SOUSA, 2020).

Do final do século XIX até meados da década de 1930 começa a haver uma remodelação promovida pelo Estado buscando o embelezamento das zonas sul e centro levando à expulsão da população mais carente para áreas mais longínquas. Somado a este fenômeno, tivemos também uma multiplicação de indústrias abrindo nas regiões de subúrbio que acabam levando grande parte da população trabalhadora para as proximidades, visto que o governo não promoveu nenhum apoio social ou serviços públicos para as regiões (ABREU, 1988).

É nessa época que é feito o Plano Agache onde há a oficialização da separação de classes levando os pobres para um lado e os ricos para os outros. O plano acaba sendo deixado de lado após a mudança de governo nos anos 1930. Já na década de 1950 começa a haver nova reestruturação da cidade visando melhorias viárias levando a alterações no sistema de transporte para todas as áreas, principalmente os subúrbios (ABREU, 1988).

Com a construção das rodovias de acesso ao Rio, em meados do século XX, novas opções de acesso rápido foram abertas aos bairros e centros comerciais mais distantes. A dinâmica demográfica da metrópole do Rio de Janeiro, nos últimos 20 anos, combina as tendências clássicas das grandes cidades dos países menos desenvolvidos com outras que marcam as importantes metrópoles dos países ricos (MOTTA, 2004).

Enquanto algumas áreas da periferia metropolitana crescem intensamente, bairros das áreas central e suburbana da Cidade do Rio de Janeiro perdem população. O processo de redistribuição da população na metrópole vai do centro para a periferia. O município do Rio vem perdendo posição relativa na Região Metropolitana, embora a taxa de perda tenha sido reduzida na primeira metade da década de 90. No entanto, as áreas mais distantes do núcleo metropolitano apresentam tendências de expansão, com destaque para Guapimirim e Maricá com

taxas geométricas médias superiores a 3%, entre 1991 e 1996, e Itaboraí, que cresceu mais de 3% ao ano na década de 1980, tendo desacelerado na década de 1990 (RIBEIRO, 2002).

A demografia é analisada a seguir, tomando como referência as áreas de agregação da metrópole carioca. Na área que compreende os eixos da Zona Sul - Barra da Tijuca e da Zona Norte - Centro, encontram-se 30% da população do Município do Rio de Janeiro. Confirma-se a tendência geral de perda populacional e diminuição do número total de domicílios nas Regiões Administrativas (RAs) das Zonas Sul, Centro e Adjacentes, contrastando com o crescimento acelerado da RA da Barra da Tijuca, enquanto a RA de Botafogo apresenta taxas positivas, embora pequenas (RIBEIRO, 2002).

Outros 30% estão concentrados nas áreas suburbanas enquanto 25% e 15% da população, respectivamente, estão nas áreas da Zona Oeste e Madureira - Jacarepaguá. As áreas suburbanas próximas e distantes têm um comportamento semelhante às áreas centrais da cidade, reduzindo suas taxas de crescimento na década de 90, o que mostra que se trata de uma área consolidada, mas que está perdendo população. Já a Zona Oeste e as RAs de Jacarepaguá e Barra da Tijuca se mostram claramente como as principais frentes de expansão do município, com altas taxas de crescimento, como é o caso da Barra da Tijuca, que se aproxima de 8% acumulado ao ano, a partir de 1980 (RIBEIRO, 2002).

Estes dados confirmam, em termos gerais, a tendência de estabilização demográfica ou evasão populacional nas zonas mais centrais e o aparecimento de polos dinâmicos de expansão urbana na Região Oeste. É necessário destacar que o crescimento das moradias supera sistematicamente a expansão demográfica, principalmente na Zona Sul, Zona Norte, Centro e áreas suburbanas. Essa disparidade mostra as mudanças no modelo de ocupação habitacional, com redução substancial das taxas de moradores por endereço em quase todas as RAs (RIBEIRO, 2002).

A figura 05, expõe a população residente por AP na cidade do Rio de Janeiro, em 2000 e 2010. É possível verificar um crescimento populacional na cidade como um todo, sendo a AP4, ou zona oeste, a que mais se expandiu no período, apresentando um aumento superior a 30% (PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, 2022).

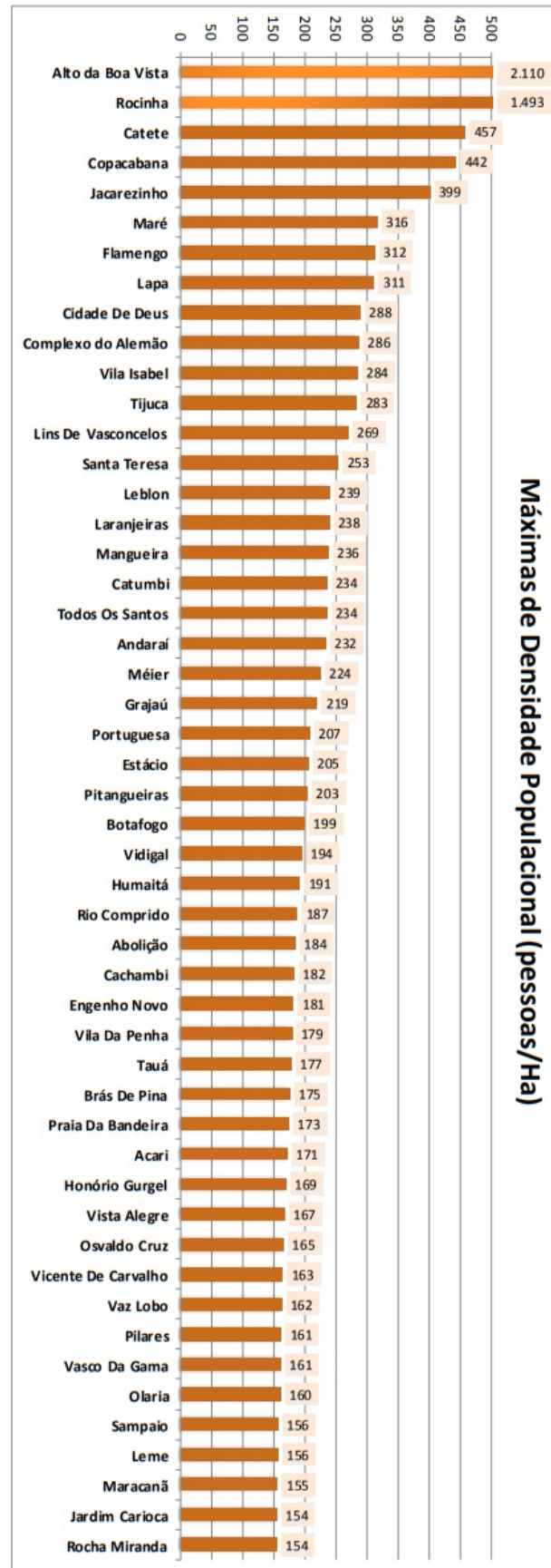
Figura 05: Residentes por Área de planejamento Rio de Janeiro (2000-2010)

População Residente - Rio de Janeiro			
Área de Planejamento	2000	2010	Crescimento Populacional (%)
Total	5.857.904	6.320.446	7,9
AP1	268.280	296.400	10,5
AP2	997.478	1.009.170	1,2
AP3	2.353.590	2.400.148	2,0
AP4	682.051	909.955	33,4
AP5	1.556.505	1.704.773	9,5

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2022.

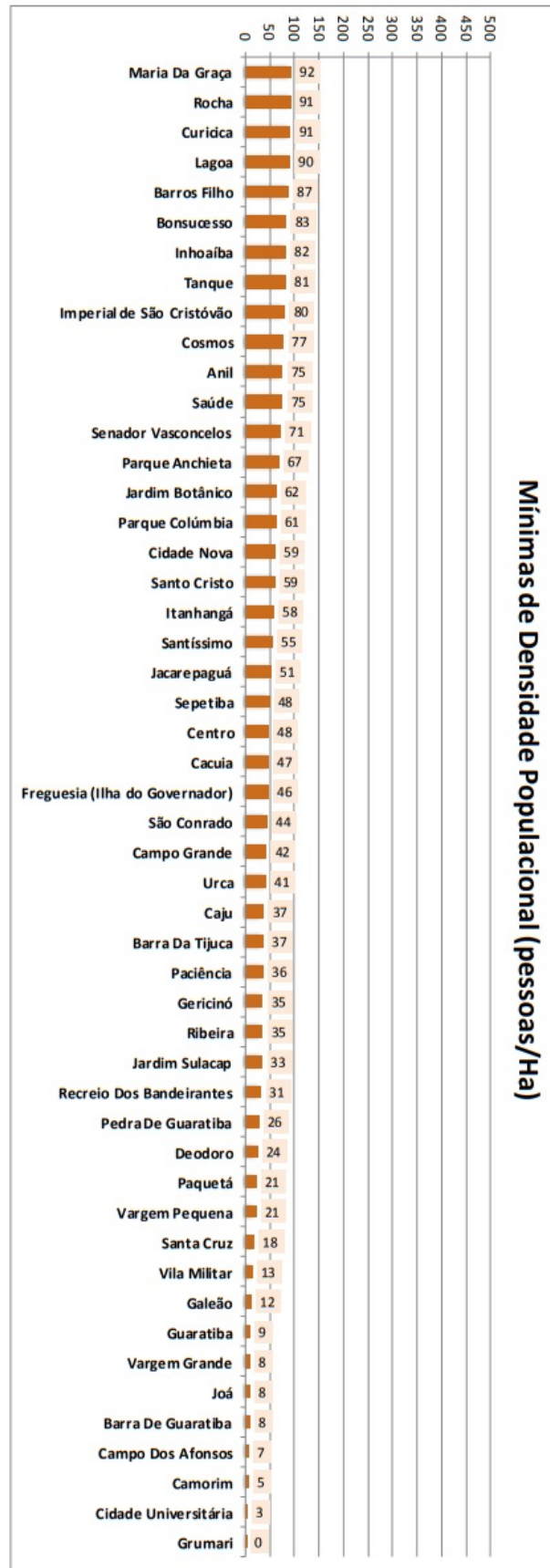
A figura 06 e a figura 07, apresentam, respectivamente, as máximas e as mínimas de densidade demográfica nos bairros da cidade do Rio de Janeiro no ano de 2000. Verifica-se que o Alto da Boa Vista e a Rocinha consistiam nos bairros com máxima densidade, enquanto a Cidade Universitária e Grumari eram os locais com mínima densidade. Em sequência, a Figura 08, expõe os dados de densidade demográfica por bairro no ano de 2010. É possível verificar que apesar do crescimento populacional no período levando a uma expansão da região oeste, a área que possui maior densidade demográfica é a região central do município (PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, 2022).

Figura 06: Máxima de densidade demográfica por bairro Rio de Janeiro (2000)



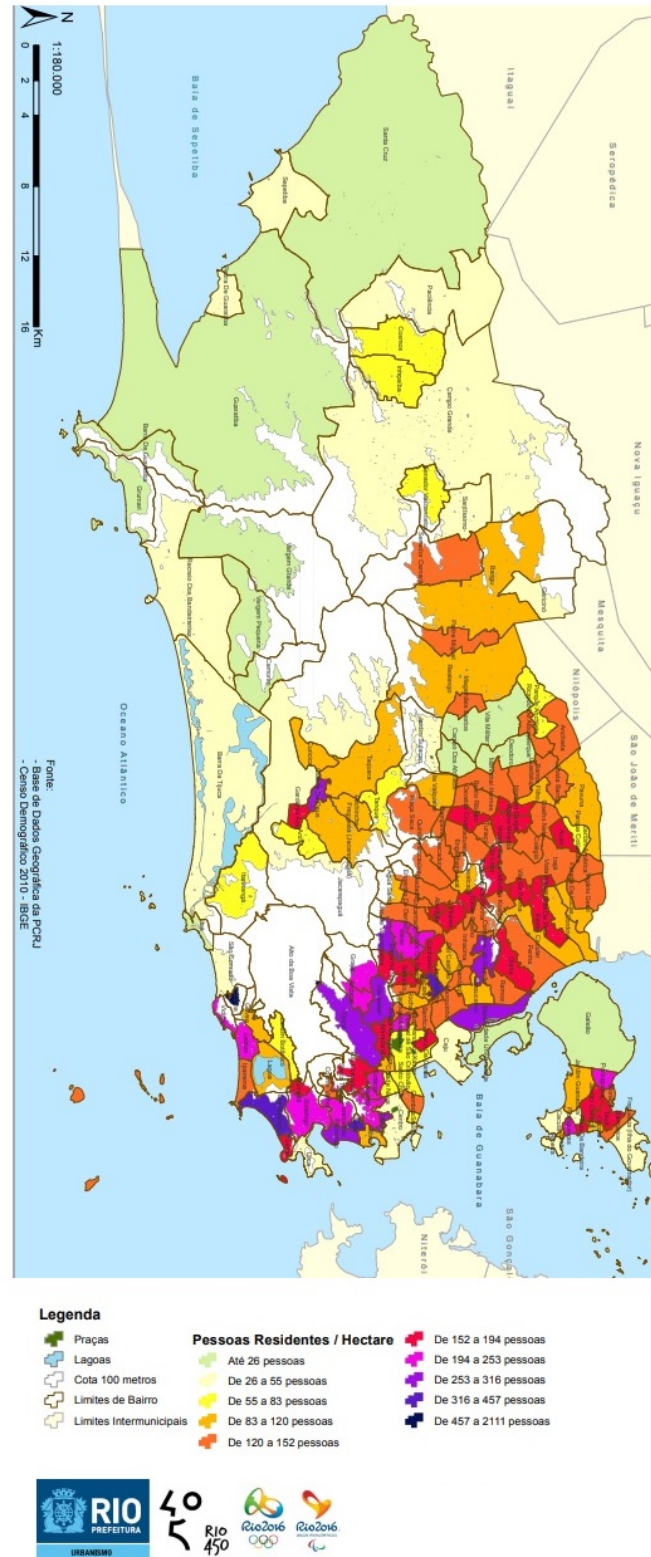
Fonte: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2022

Figura 07: Mínima de densidade demográfica por bairro Rio de Janeiro (2000)



Fonte: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2022

Figura 08: Densidade demográfica por bairro Rio de Janeiro (2013)



Coordenadoria Geral de Planejamento Urbano - CGPU

Gerência de Informações Urbanísticas - GIU

Densidade Populacional por Bairros - 2010

Fonte: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2022

Os municípios da periferia metropolitana que mais aumentaram sua posição relativa foram Duque de Caxias e São Gonçalo, na Baixada Fluminense, e Itaboraí. Alguns municípios, apesar de apresentarem altas taxas de crescimento, como Maricá e Guapimirim, têm pouco peso relativo na composição da população metropolitana.

A redistribuição da população entre o núcleo e a periferia metropolitana é provocada pela mobilidade residencial, sobretudo, em razão das desigualdades socioespaciais e sua expressão em um mercado imobiliário altamente concentrado no litoral e seu entorno (RIBEIRO, 2002).

A metrópole fluminense se organiza de acordo com as distâncias sociais presentes na estrutura social. Essas distâncias são sintetizadas em 8 tipos socioespaciais. A geografia social da metrópole do Rio de Janeiro é bastante clássica. O núcleo é formado pelas áreas litorâneas do Município do Rio de Janeiro e Niterói, onde se concentram os segmentos superiores da estrutura social, devido à concentração nessas áreas de equipamentos e serviços urbanos tanto em quantidade quanto em qualidade que lhe permite usufruir de uma qualidade de vida muito superior à que se verifica no resto da metrópole, acrescida ainda pelo elevado valor cultural atribuído aos atrativos naturais da praia e das áreas verdes que compõem a zona costeira (RIBEIRO, 2002).

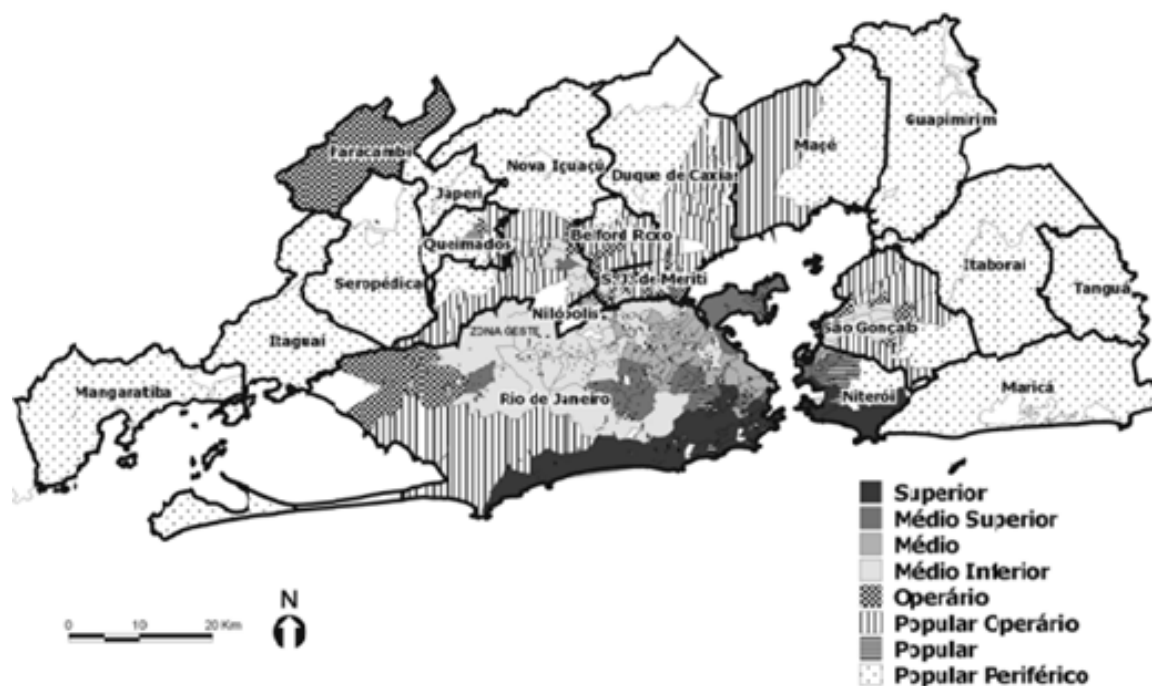
A partir desse centro, forma-se um gradiente de distâncias sociais até a periferia da cidade do Rio de Janeiro e a metrópole fluminense. No entanto, duas situações rompem com essa lógica socioterritorial. A primeira é a presença de segmentos médio-alto e médio padrão na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro e em alguns municípios da Baixada Fluminense, fator que mostra as tendências de diversificação social por parte da periferia (RIBEIRO, 2002).

A segunda situação tem a ver com a presença de favelas - espaços populares e operários em áreas ricas, um desenho característico do atual modelo de segregação urbana na cidade do Rio de Janeiro, que mistura distância social com proximidade física. Devido à sua implicação nos padrões de sociabilidade, detalharemos esses dois pontos mais adiante (RIBEIRO, 2002).

A organização social do espaço metropolitano é caracterizada pela autossegregação dos estratos proprietários e gerenciais (empresários, dirigentes dos setores público e privado, profissionais liberais) e do estrato superior dos níveis médios (profissionais autônomos e assalariados da categoria) nos dois tipos de

espaços que ocupam os cargos mais altos na hierarquia socioespacial, que são representados no mapa da figura 09 pelas áreas com tons mais escuro. Por exemplo, nas áreas abastadas encontramos 60,8% dos empresários, 67,5% dos líderes do setor privado, 80,3% dos líderes do setor público e 76,1% dos profissionais liberais, embora o conjunto da elite dominante represente apenas 5,8% da população ocupada (RIBEIRO, 2002).

Figura 09: Segregação socioespacial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (1991)



Fonte: RIBEIRO, 2002

A proporção da elite dominante é expressa pela densidade relativa alcançada: 5 a 7 vezes maior do que a vivenciada por toda a estrutura social da região metropolitana. A elite intelectual também tem presença significativa nas áreas abastadas, pois nelas concentram-se 43,7% dos profissionais autônomos de categoria superior e 38,6% dos assalariados de categoria superior, o que representa uma densidade relativa 4,1 a 3,6 vezes maior que o peso dessas categorias na estrutura social da metrópole. Observamos que nas áreas do tipo afluyente e médio afluyente também há representantes das categorias sociais intermediárias e inferiores. Os pequenos empresários e as frações altas da classe média (trabalhos não manuais de categoria média) representam conjuntamente 55,3% dos ocupados (em algum tipo de trabalho) residentes em áreas abastadas, enquanto as categorias

populares representam 28,9%, dos quais 10,3% são empregados do serviço doméstico cuja presença se deve principalmente às relações de trabalho e não à vizinhança, e 13,4% compõem o proletariado terciário (empregados e prestadores de serviços). Ou seja, cerca de 18% dos ocupados que residem em áreas abastadas são aqueles que atendem à demanda de serviços pessoais das elites e parte da classe média (RIBEIRO, 2002).

Nas áreas de renda média, a presença das categorias populares aumenta (36,6%), devido ao maior peso dos segmentos ocupados e dos ocupados no comércio. O conjunto de áreas geográficas de tipo médio agrupa cerca de 30% das áreas e 35% da população do Rio de Janeiro. Estes estão razoavelmente distribuídos pelo território da metrópole, o que lhes confere o papel de intermediários entre os dois extremos da estrutura socioespacial. Nas áreas de classe média, a presença de segmentos de nível superior cai acentuadamente, a proporção da classe média permanece inalterada e o grau de mix social aumenta devido ao aumento do proletariado terciário e da classe trabalhadora (RIBEIRO, 2002).

As áreas do tipo médio-inferior constituem a fronteira entre os dois extremos da estrutura socioespacial das metrópoles fluminenses. Neles, o conjunto das categorias de trabalhadores e subproletários está sobre representado, destacando-se os trabalhadores da indústria moderna e os dos serviços auxiliares da economia. O decréscimo da classe média em relação ao tipo médio continua a representar cerca de 1/3 dos ocupados que residem nestes espaços. As áreas geográficas típicas de trabalho localizam-se na periferia metropolitana (Baixada Fluminense, Paracambi e São Gonçalo), e na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro. Nestes locais, a densidade relativa da classe média cai significativamente, que passa a estar sub-representada, com exceção da segurança, justiça e funcionários dos correios. A força de trabalho representa pouco menos de 1/3 dos ocupados, representando o proletariado estritamente industrial (MOTTA, 2015).

As favelas da cidade do Rio de Janeiro, na Zona Suburbana e na Zona Oeste, constituem as zonas populares-operárias, nas quais há uma composição semelhante à do tipo operário, mas com menor presença da classe média e um aumento da presença de trabalhadores da construção civil (12,5%) e empregados do serviço doméstico (12,2%). As favelas mais centrais da Cidade do Rio de Janeiro, localizadas na Zona Sul e na Tijuca, e as favelas de Niterói, formam o tipo popular. Sua principal característica é a baixa presença da força de trabalho industrial e a

importância do subproletariado (empregados de serviços domésticos, trabalhadores informais, como os vendedores ambulantes) e do proletariado terciário (prestadores de serviços e comerciários) que representam 55% dos trabalhadores ocupados morando em áreas populares (RIBEIRO, 2002).

2.2.1 A segregação urbana no Rio de Janeiro

As singularidades históricas da formação social e urbana da cidade do Rio de Janeiro criam o que podemos chamar de “modelo carioca de segregação”, cuja principal característica é a mistura entre o distanciamento social, formulado pelas grandes diferenças na estrutura social e nas condições urbanas, e a forte proximidade territorial entre as favelas e os bairros que compõem as áreas afluentes da cidade (KOLINSKI; ALVES, 2012).

Como mencionado acima, aqueles que pertencem às categorias mais altas da estrutura social da cidade residem na Zona Sul, na Barra da Tijuca e em bairros da Zona Norte. Não se trata apenas dos mais privilegiados da sociedade carioca em termos econômicos, mas também das categorias detentoras de capital cultural e capital social – portadoras de poder simbólico e social. A escolaridade média nas áreas ricas é de 9,7 anos, enquanto na metrópole como um todo é de 5,7 e nas favelas da cidade 4,1; 87% dos habitantes dessas áreas são brancos, enquanto na cidade os brancos representam 54%; nas favelas, apenas 36% são; o morador de favela ganha em média apenas 13% do que ganha o morador de áreas abastadas. 87% moram em casas com densidade normal (até duas pessoas por quarto), enquanto na favela esse percentual é de apenas 37,5% (RIBEIRO; ALVES; FRANCO, 2008). Os sucessivos contrastes sociais e urbanos do modelo de segregação têm impactado as formas como a sociedade carioca percebe seus dilemas históricos (RIBEIRO, 2002).

O "problema das favelas" é o principal tema debatido pelos cariocas, tentando desvendar os enigmas de sua coesão social e superar os riscos de fratura da sociedade. Os programas de despejo das décadas de 1960 e 1970 visavam a simples eliminação dessa copresença, expulsando-os das áreas ricas, por meio do mascaramento territorial da pobreza nas distantes periferias metropolitanas (KOLINSKI; ALVES, 2012). Recentemente, devido à existência de um clima de pânico social desencadeado por episódios de violência na cidade, a solução do

maquagem voltou a ser defendida por alguns. Em geral, portanto, o modelo de segregação carioca funciona não só para a sociedade local, mas também para a sociedade brasileira, como uma espécie de laboratório para a produção cotidiana de compaixão e simpatia e, em alguns casos, de solidariedade social. Os mundos sociais do "asfalto" e da "favela" se olham, se reconhecem com suas distâncias, diferenças e semelhanças e, às vezes, se opõem. Mas convivem entre si, os dois obrigados a dividir a mesma área da cidade e o mesmo espaço cultural. Essa particularidade do modelo de segregação diferencia a sociabilidade do Rio de Janeiro em relação a outras cidades, nas quais a pobreza era totalmente isolada, territorial e simbolicamente (RIBEIRO; ALVES; FRANCO, 2008).

É o que se verifica, por exemplo, em Buenos Aires, Santiago do Chile, Chicago, ou mesmo, São Paulo, e muitas outras cidades onde grupos pobres foram isolados, formando mundos sociais e culturais diferentes, com baixo grau de conexão. No entanto, não é o caso do Rio de Janeiro (RIBEIRO, 2008). O modelo carioca de segregação também permite aos moradores das favelas o acesso aos recursos urbanos concentrados nas áreas afluentes da cidade (MOTTA, 2015).

Essa proximidade física facilita o acesso a fontes de emprego e renda, o que também representa mais uma fonte de sociabilidade entre o "morro" e o "asfalto". Por essas razões, parece-nos essencial demonstrar o que aconteceu com as favelas da cidade do Rio de Janeiro no período recente da história. Dados dos censos de 1950 a 1991 mostram que a taxa de crescimento anual da população residente em favelas do município do Rio de Janeiro começou a diminuir na década de 1960, sofrendo uma desaceleração brusca na década de 1970 (KOLINSKI; ALVES, 2012).

Isso se deve a três fatos (MOTTA, 2015):

1. Em primeiro lugar, a queda na taxa de crescimento populacional não foi relativa apenas aos moradores de favelas, mas à população do Rio de Janeiro como um todo. No período de 1950 a 1960 a população cresceu cerca de 3% ao ano e os moradores da favela, 7%. Na década de 1970, esses percentuais caíram para 1,8% e 2,5%, respectivamente. Nesse período, o movimento migratório em direção à metrópole do Rio de Janeiro começou a perder o ímpeto experimentado nas décadas de 40 e 50 e a capital, principal área de atração desses fluxos, sofreu os impactos dessa mudança. Observa-se, no entanto, que a proporção de pessoas residentes em favelas em relação à população total continuou a crescer da mesma

forma no período de 1970 a 1980, quando a taxa de crescimento da primeira atingiu seu menor valor. Ou seja, a taxa de crescimento da população residente em favelas continua bem acima da dos demais moradores;

2. O segundo fator relacionado à desaceleração do ritmo de crescimento da população residente em favelas entre as décadas de 1960 e 1970 foi a "abertura" da periferia metropolitana aos trabalhadores pobres, por meio da produção extensiva do planejamento urbano de parcelamento, iniciado na década de 1950 e se expandiu até a década de 1970. Nesse período, o loteamento periférico, com baixo investimento em infraestrutura e vendas a prazo, tornou-se o principal meio de acesso dos pobres à moradia própria. Para essas novas áreas, houve um redirecionamento dos fluxos migratórios inter e intrarregionais, principalmente os do próprio município do Rio de Janeiro, o que gerou uma diminuição do número de imigrantes na capital;

3. Por fim, cabe destacar o impacto da política de remoções de favelas nas décadas de 1960 e 1970, sistemática e intensa. Vale destacar o caráter seletivo dessa política, na medida em que 70% das casas despejadas estavam localizadas na Zona Sul, Tijuca e Méier. O resultado foi a perda de representatividade das favelas da Zona Sul: se em 1950, 25,4% da população residente em favelas estava na Zona Sul, em 1970 era apenas 9,6%. Na década de 1970, esse conjunto de fatores alimentou a ideia de que as favelas desapareceriam do cenário urbano do Rio de Janeiro. Entretanto, nos últimos anos assistimos a uma retomada do crescimento, quer pelo adensamento dos antigos fatores, quer pelo aparecimento de novos.

Por que as favelas voltam a crescer na cidade do Rio de Janeiro, exatamente no momento em que o crescimento demográfico da cidade está desacelerando? Em primeiro lugar, pela mudança na dinâmica de crescimento metropolitano do Rio de Janeiro. O crescimento para as periferias, que gerou oportunidades de acesso à moradia própria para amplos segmentos sociais, desmoronou, entre outros motivos, pelo aumento do preço da terra e pela perda da capacidade de empréstimo dos trabalhadores em geral e, em geral, afetou especialmente aqueles com menor qualificação e sem proteção das leis trabalhistas (KOLINSKI; ALVES, 2012).

Além disso, a partir de 1982, o poder público local (governos estaduais e municipais) passou a adotar políticas de reconhecimento das favelas e loteamentos

irregulares e clandestinos como solução para os problemas habitacionais dos grupos populares. Ao propor a regularização fundiária e a urbanização das favelas, essas políticas reduziram as incertezas quanto à manutenção dos moradores em suas ocupações e criaram expectativas de melhoria das condições de vida. O resultado disso foi a redução das barreiras para novas ocupações. No período entre 1991 e 1996, a taxa de crescimento da população residente em favelas diminuiu (1,6% ao ano), mas continua acima da população da cidade (RIBEIRO; ALVES; FRANCO, 2008).

Consequentemente, a proporção da população residente em favelas aumentou em relação a toda a população da cidade, de 16,1% para 17,2%. As duas zonas de expansão do município - o eixo elitista da Barra de Tijuca/Jacarepaguá e o eixo popular da Zona Oeste - apresentaram as maiores taxas de crescimento da população em favelas (3,9% e 3,4% ao ano, respectivamente), acompanhando o crescimento demográfico das respectivas áreas censitárias (1,6% e 1,3% ao ano). Nas três zonas consolidadas, onde se verifica a diminuição da população, a Zona Sul se destaca com uma taxa de crescimento de moradores em favelas de 2,4% ao ano, passando de 14,9% em 1991 para 17% em 1996 (RIBEIRO; ALVES; FRANCO, 2008). A Zona Norte da cidade foi a única Região que apresentou perda absoluta de população residente em favelas. Dadas as tendências de segregação já expostas, o crescimento das favelas na Zona Sul da cidade e no eixo Barra da Tijuca/Jacarepaguá indicam a constituição de um espaço com forte polarização social, com ampliação da presença no mesmo território de categorias sociais que ocupam posições opostas na estratificação social. A expansão das favelas na década de 1990 pouco teve a ver com o crescimento demográfico da população (RIBEIRO; ALVES; FRANCO, 2008).

A emigração diminuiu ainda mais entre 1991 e 1996, assim como a taxa de fecundidade da população. Na Zona Oeste da cidade, por exemplo, região que apresentou o maior aumento absoluto da população residente em favelas (cerca de 22.000 pessoas), apenas 2.600 pessoas residentes em favelas eram emigrantes na década de 1990. As favelas estão crescendo na cidade por dois motivos, relacionados ao mercado de trabalho e imobiliário (KOLINSKI; ALVES, 2012).

Com renda instável, grandes segmentos da população encontram dificuldades para repetir o modelo de crescimento baseado no parcelamento periférico e na autoprodução de moradias. Além disso, as regiões periféricas, onde ainda há

possibilidades de expansão, localizam-se em áreas distantes da periferia metropolitana, na direção dos eixos Itaboraí, Itaguaí e Magé. Com forte concentração de empregos na cidade do Rio de Janeiro, principalmente em suas áreas centrais, a busca por moradia própria na periferia implica em pesados custos de deslocamento, devido à distância e à notória precariedade do sistema de transporte público metropolitano (RIBEIRO; ALVES; FRANCO, 2008).

Isso recai principalmente sobre os segmentos de trabalhadores em situação irregular, que não usufruem de benefícios para custear os deslocamentos por transporte público. Não é incomum, portanto, que haja nas favelas mais centrais, uma presença considerável de trabalhadores do proletariado terciário (prestadores de serviços não qualificados) e do subproletariado (funileiros, empregados domésticos etc.) (SILVA, 2015). Assim, a presença física das favelas nas áreas nobres da cidade, apesar do distanciamento social, permite a esses trabalhadores, principalmente os que residem nas favelas da Zona Sul, sua inserção no mercado de trabalho. A segunda razão para o crescimento das favelas está relacionada aos limites de oferta habitacional impostos pelo mercado imobiliário e ao fracasso da política habitacional (KOLINSKI; ALVES, 2012).

O Sistema Financeiro da Habitação criado em 1964 e extinto em 1986, ainda não foi substituído. Os excluídos do mercado imobiliário só têm acesso à moradia fora da cidade, ou seja, fora da legalidade urbana e dos modelos mínimos de conforto, ou em áreas urbanizadas frágeis. Por essas razões, a tipologia arquitetônica predominante é a casa isolada. No entanto, muitas vezes encontramos pessoas morando em casa própria e com alta densidade de ocupação. O submercado habitacional “normal” é formado pela maior parte do que é oferecido na cidade. Nela prevalecem formas híbridas de construção, como a construção por encomenda, a construção de moradias para aluguel, nas margens do próprio terreno dos proprietários, a construção de pequenos conjuntos habitacionais para aluguel por microempreendedores etc. (SILVA, 2015).

A demanda desse submercado é formada pelos segmentos médios da estrutura social, portanto, aqueles que têm capacidade para pagar o aluguel. São as áreas intermediárias entre as periferias urbanas e metropolitanas e as áreas centrais são as que concentram grande parte desse submercado, onde há certa homogeneidade do solo urbano em termos de equipamentos e serviços. Nessas partes da cidade, a localização espacial das moradias não implica grandes

diferenças na qualidade de vida. Os preços das casas tendem a variar em torno de um valor regulatório, portanto com poucas variações. No submercado normal, predomina a mistura de casas e apartamentos isolados. Há um grande número de pessoas que vivem em casas de aluguel (RIBEIRO; ALVES; FRANCO, 2008).

O terceiro segmento constitui o submercado "superior" da cidade. Nele, as casas são para promoção de negócios e estão localizadas em áreas onde a relativa escassez de terrenos urbanos é importante. São as partes privilegiadas da cidade, aquelas que gozam também de acesso privilegiado aos atrativos naturais, fruto da proximidade da praia – fato muito valorizado no modelo cultural predominante no Rio de Janeiro desde a década de 1940 (KOLINSKI; ALVES, 2012).

Por isso, são áreas únicas, cujos preços são superiores aos praticados no submercado normal e altamente diferenciados internamente devido ao efeito de situações de microlocalização. Em toda a década de 1980 e 1990, o desenvolvimento de negócios foi responsável por apenas 37% de toda a construção de novas moradias na cidade. A construção de habitação é realizada por ordem do capital promotor, cuja função é a obtenção do terreno - por compra ou permuta e associação com o proprietário - e viabilizar técnica e financeiramente a operação. É o promotor quem planeia e decide a operação, obtém o financiamento e organiza o processo de construção e comercialização, direta ou indiretamente (RIBEIRO; ALVES; FRANCO, 2008).

Na década de 1980, os bairros localizados na Zona Sul, Barra da Tijuca, Zona Norte e Centro concentravam cerca de 73% do volume de operações realizadas na cidade (em metros quadrados). Na década de 1990, a concentração espacial tornou-se maior, porém, apenas na Barra da Tijuca estavam localizados cerca de 50% das operações imobiliárias. Nesse período, apenas 11 bairros receberam cerca de 85% do total da produção empresarial das unidades residenciais da cidade. O submercado afluente é relativamente controlado pelas incorporadoras de grande e médio porte, que nas décadas de 1980 e 1990 eram responsáveis por pouco mais de 55% da área desenvolvida na Zona Sul e Barra da Tijuca (SILVA, 2015).

Em outras áreas da cidade, onde o submercado normal tende a prevalecer, a construção é distribuída entre pequenos e médios empreendedores. A predominância dessa lógica implica em altos custos sociais, na medida em que eleva os preços da habitação. Tomando como parâmetro o preço dos aluguéis, verifica-se que para os moradores da Região Metropolitana do Rio de Janeiro que

compõem a faixa de renda mais alta (mais de 20 salários-mínimos) o preço da moradia é superior ao vivenciado nas demais metrópoles. Para as demais faixas, os valores médios de aluguel são superiores a média das demais metrópoles, como comprovação. Por outro lado, os proprietários das moradias localizadas no submercado superior possuem ativos imobiliários de alto valor, que aumenta na medida em que se mantém a relativa escassez de terrenos urbanos (RIBEIRO; ALVES; FRANCO 2008).

A valorização imobiliária tende a ser maior do que as dívidas contraídas para a compra da casa. Isso significa que os segmentos superiores da sociedade, que já compõem as áreas que captam a maior parte da renda, também se atribuem outra forma de riqueza – a renda do solo. Esse fato poderia ser compensado se os impostos sobre a propriedade urbana fossem recebidos e alocados pelo poder público para financiar investimentos urbanos que reduzissem as desigualdades urbanas e, conseqüentemente, aumentassem a oferta do solo urbano. A concretização de tal política, no entanto, é limitada pelas pressões da coalizão de interesses imobiliários, formada em torno da manutenção do modelo de organização socioespacial (RIBEIRO; ALVES; FRANCO, 2008).

O grande crescimento demográfico na cidade do Rio de Janeiro de 1950 até os dias atuais ocorreu sem que o planejamento urbano tenha permitido absorver as novas necessidades de habitação, serviços e infraestrutura. Este período assistiu ao aparecimento do fenômeno da livre ocupação do território, do desenvolvimento de bairros autoconstruídos (favelas) ou da sobrelotação de edifícios (cortiços), sem oferta de serviços de educação básica ou de saúde e com gravíssimos problemas de infraestruturas para água e saneamento, energia, mobilidade ou transporte público. São bairros sem serviços ou poder público e, portanto, são a semente da violência urbana e da crescente insegurança (KOLINSKI; ALVES, 2012).

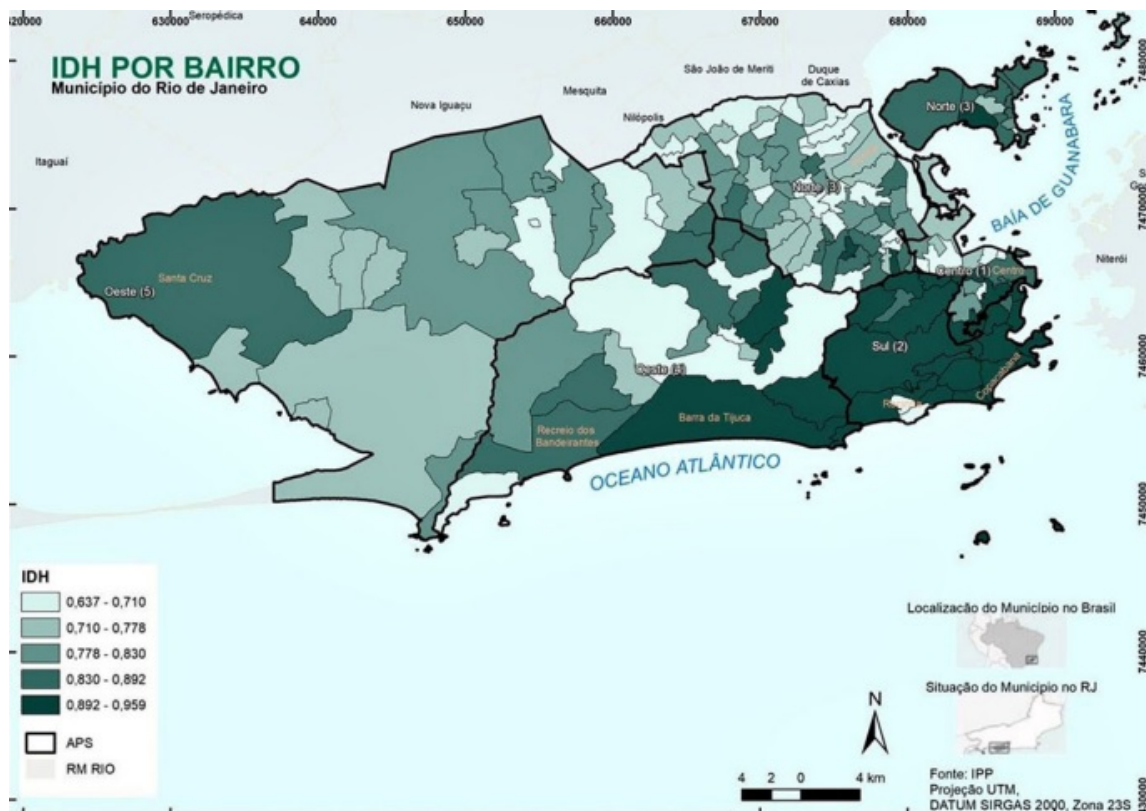
Atualmente, a desigualdade urbana é extrema. As infraestruturas urbanas são claramente insuficientes nas zonas pobres, sendo especialmente graves as necessidades nos setores da água e do saneamento ou dos transportes urbanos. Nesse contexto de desigualdade, pobreza, segregação urbana e infraestrutura precária, a economia do Rio de Janeiro vem perdendo competitividade desde o ano 2000 (RIBEIRO; ALVES; FRANCO, 2008).

O Índice de Desenvolvimento Urbano (IDH) consiste em um índice que permite verificar a desigualdade social, tendo em vista que tem como base a

educação, saúde e renda da população. Por meio do IDH é possível compreender a distribuição socioeconômica da localidade. A desigualdade espacial da cidade do Rio de Janeiro, tendo como base o IDH é apresentado na figura 10, em que se pode verificar o índice de cada bairro na cidade no ano de 2020. Verifica-se que os menores índices se encontram nas regiões periféricas e nas favelas do município. Além disso, os bairros com alto IDH situam-se a maior parte na zona sul, se estendendo por parte do centro e para a Barra da Tijuca, mas ao passo que vai avançando para a zona oeste o IDH vai decrescendo, ou seja, a vulnerabilidade da população vai aumentando. Ao se considerar as cinco áreas de planejamento da cidade do Rio de Janeiro, é possível verificar que:

1. A Área de Planejamento 1, composta por bairros da região central da cidade, apresenta um índice de IDH mediano;
2. A Área de Planejamento 2 (AP2), constituída de bairros da zona sul e grande Tijuca, com áreas mais próximas da praia, possuem índices altos, sendo a maior parte muito altos;
3. A Área de Planejamento 3 (AP 3), composta pelos bairros da zona norte do Rio de Janeiro, possui uma grande heterogeneidade de IDH, contudo com predominância de bairros com menor índice.
4. A Área de Planejamento 4 (AP 4), que compreende os bairros da região da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes, ou seja, zona oeste da cidade, também possui uma grande heterogeneidade de IDH, sendo muito alto em alguns poucos bairros como na própria Barra da Tijuca;
5. A Área de Planejamento 5 (AP 5), localizada na zona oeste e que concentra a maior parte dos bairros de periferia da cidade, tem IDH baixo, mas quando comparado as outras AP's do município, apresenta os piores índices apenas em alguns bairros (RIBEIRO; BRAGA; TEIXEIRA, 2021).

Figura 10: Índice de Desenvolvimento Humano por bairros – Rio de Janeiro (2020)



Fonte: Ribeiro; Braga; Teixeira, 2021.

Segundo Silva (2015), a cidade caiu nove posições, da 47ª posição para a 56ª, entre 2008 e 2014 em um conjunto de 84 cidades. É uma megacidade, mas com estrutura econômica desequilibrada, apresentando extrema divisão funcional entre bairros residenciais pobres e áreas produtivas, perda de serviços administrativos e poder após a transferência da capital federal para Brasília, perda do polo financeiro em favor de São Paulo, menor presença industrial devido ao surgimento de cidades concorrentes (Belo Horizonte, São Paulo, novos polos industriais nos estados do sul...) e turismo de férias e negócios pouco desenvolvidos.

Havia três grandes desafios de transformação urbana, o primeiro desafio era desenvolver quatro novas áreas centrais, duas delas em áreas nobres, como Barra da Tijuca e Zona Sul, e duas em bairros com deficiências graves, como Deodoro e o centro histórico. Esse desafio buscou, por meio da construção de equipamentos e instalações esportivas, aumentar a qualidade urbana dessas áreas, objetivo que hoje apresenta resultados desiguais: na Barra, a Vila Olímpica e os pavilhões esportivos não se consolidaram como espinha dorsal por estarem localizados em

uma área remota sem serviços; o bairro Deodoro, localizado em uma área de baixa renda e favelas, melhorou seu espaço público, mas não consegue criar uma dinâmica real de transformação; e a Zona Sul continua como era (DILASCIO; GOZZER, 2017).

O segundo grande desafio foi melhorar as infraestruturas, especialmente as de mobilidade urbana e de água e saneamento. Por um lado, os investimentos em infraestrutura de mobilidade possibilitaram o aumento da capacidade da rede viária e do transporte público, mas ainda está pendente o desenvolvimento de uma rede de transporte adequada para a população da região metropolitana (DILASCIO; GOZZER, 2017).

No que diz respeito à eficiência da rede de abastecimento de água, esta apresenta uma taxa de perdas na ordem dos 50%. A grande pendência é o saneamento, objetivo básico do projeto olímpico inicial e o mais ambicioso dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas. Os investimentos planejados e os programas do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) ou do Banco Mundial foram realizados apenas parcialmente e alguns bairros e municípios metropolitanos continuam sem tratamento de esgoto (VASCONCELLOS, 2014).

Ainda, conforme afirmam Dilascio e Gozzer (2017), o terceiro desafio contemplou o estabelecimento das bases para promover a coesão social, melhorar os níveis de educação ou o nível de vida e a integração urbana. A principal dificuldade está nas diferenças extremas de economia, dotação de infraestrutura e oportunidades entre os diferentes bairros da cidade:

- 15% da população é de classe D (médio-baixo) e E (pobre), morando em favelas, com moradias autoconstruídas, sem urbanização planejada e estradas caóticas, sem serviços básicos de água, luz ou telefone e escassa provisão de escolas ou saúde pública;
- 55% são da classe C (média), vivendo em áreas suburbanas, com urbanização espontânea, com deficiências de infraestrutura e serviços;
- Os 30% restantes são das classes A (alta) e B (média-alta), que moram no centro da cidade, criada a partir do planejamento urbano, com equipamentos e serviços urbanos suficientes. O principal foco do poder público tem sido os programas voltados para a população das classes D e E, tanto na habitação

social quanto na oferta de equipamentos educacionais ou de saúde (DILASCIO; GOZZER, 2017).

A melhoria foi muito importante: a população mais desfavorecida diminuiu 20% e o crescimento das classes médias foi impulsionado. No entanto, essas melhorias exigem, como condição *sine qua non*, consolidar o desaparecimento dos clãs do crime organizado e controlar a segurança e a violência urbana (DILASCIO; GOZZER, 2017).

2.3 O paradigma das novas mobilidades

De acordo com Creswell (2008) a relação entre o movimento de mercadorias e pessoas, e a economia e o desenvolvimento social parece ser mais forte do que nunca. Com efeito, a suposição de uma economia e a sociedade “pós-moderna” ou “pós-industrial” intensificou o foco nas diferentes formas de mobilidade. Uma hipótese geral a esse respeito é que a importância dos fluxos de bens, pessoas e informações está aumentando, com base em mudanças de escala e impulsionado pelas mais recentes inovações em informação e tecnologias de comunicação.

À medida que novas escalas são construídas e novas tecnologias se tornam mais amplamente adotadas, tanto transações virtuais quanto físicas contribuem para o que é frequentemente descrito como um globo encolhendo, indicando mudanças nas relações espaciais e temporais. Por sua vez, esses sistemas emergentes de fluxos e nós, e seus agregados de rede, estão moldando nossa compreensão de como relações sociais e espaço estão interligados (CRANG, 2002).

A Mobilidade Urbana não é apenas pegar um trem ou ônibus para voltar para casa. Refere-se à experiência total do usuário e o que acontece com ele em sua jornada porta a porta: desde o planejamento, reserva e pagamento de passagens com segurança, até o rastreamento de horários e chegada ao destino. Os moradores da cidade necessitam de um sistema de transporte dinâmico que lhes permita navegar de forma confiável pela paisagem urbana com o mínimo de inconveniência possível. Transporte mais rápido, fácil, seguro, limpo e verde atrai mais usuários, aumentando a densidade populacional, promovendo o sucesso econômico das cidades e reduzindo a emissão de carbono das redes de transporte,

impulsionada pela evolução das necessidades do consumidor e possibilitada por novas possibilidades tecnológicas (SHELLER; URRY, 2006).

De acordo com Jirón (2017), a mobilidade ultrapassa o simples deslocamento entre duas localidades, podendo ser definida como a possibilidade de transformar a sua identidade, de produzir espaços urbanos, criar vínculos sociais, entre outras questões. A mobilidade, diz respeito às ações que são realizadas, bem como as interações e a produção de significado. Assim, cria-se um vínculo entre o paradigma das mobilidades e as construções sociais, englobando também o cenário das exclusões, nos quais nem todos os indivíduos são performados da mesma forma. A autora ainda ressalta que a mobilidade consiste em uma rede que articula diversos elementos, como: rotinas, interesses, expectativas, recursos, papéis produtivos de pessoas, entre outros. Destaca-se que esses papéis e a posição na qual cada indivíduo se encontra nessa rede são aspectos dinâmicos, podem se alterar de acordo com as fases das vidas dos mesmos, bem como em razão de outras características, por exemplo, as condições financeiras, o gênero, etnia, capacidade física etc.

A fluidez do mundo faz com que a mobilidade seja elemento crucial em sua composição, tendo em vista que o mesmo se encontra em constante movimento. Diante dessa perspectiva, a preocupação moderna em torno da mobilidade e de tudo que ela representa no ambiente social e cultural acaba incorporando novos modos de circulação e desejos, ao passo que também intensifica as desigualdades no âmbito da mobilidade. A mobilidade vem transformando o conceito de modernidade, bem como o entendimento sobre: as sociedades, tendo em vista que antes as mesmas eram consideradas apenas arranjos da estrutura urbana e agora possuem um maior grau de liberdade; as culturas, pois vem rompendo limites e ultrapassando as premissas do espaço-tempo; e a política, porque a mobilidade passa a englobar progresso, modernidade e poder (URRY, 2007).

A Mobilidade Urbana está mudando a maneira como viajamos, como nos deslocamos de um lugar para outro na cidade e a maneira como fazemos compras e trabalhamos - e os pagamentos se tornaram um aspecto integrante desse processo (URRY, 2003; URRY, 2007). Na nova era da mobilidade, que se inicia com o mundo moderno e da globalização, foi possível observar uma quantidade superior de movimentos, dada a ascensão do turismo, da migração de pessoas e da industrialização. Inclusive, foi o fenômeno da globalização que foi o fator primordial

da modernização, uma vez que além de introduzir novas tecnologias, de modo cada vez mais acelerado, também trouxe à tona uma discussão sobre os conceitos de espaço, comunicação, localização geográfica e até sobre a própria mobilidade. Alcança-se assim a construção de novos sentidos e uma nova concepção urbana sobre o espaço físico, os modos de vida, os fluxos sociais e de informação, e sobre as paisagens (URRY, 2007).

Com a ascensão tecnológica, a mobilidade de pessoas, objetos, organizações e capitais tem se tornado cada vez mais flexível. Com o desenvolvimento do transporte e das comunicações as conexões estão acontecendo não apenas no âmbito físico. Consequentemente, a relação espaço-tempo tem se transformado (URRY, 2007). Sheller e Urry (2006) evidenciam que o novo paradigma das mobilidades demonstra que todo o espaço físico passa a integrar uma rede de conexões ilimitada.

Os movimentos, físicos ou virtuais, compõem um arcabouço que reflete status e poder aos indivíduos. Quanto maior forem as condições de acesso à tecnologia, maior é a capacidade de conexão. Assim, a mobilidade constitui-se como um bem de consumo, que associa capital de mobilidade com liberdade de escolha, o que limita o fluxo dos indivíduos de acordo com sua classe social. Reforçando também o cenário de desigualdade, uma vez que as classes favorecidas da sociedade têm uma maior oportunidade de conexão do que os mais vulneráveis (BAUMAN, 1999).

Salienta-se, contudo, que as decisões de movimentação não se constituem de escolhas puramente individuais. Existe uma relação de interdependência dos atores sociais com a sua rede de relações, no qual a compreensão da mobilidade de um indivíduo está associada aos deslocamentos realizados por sua rede familiar e social, tendo em vista que esses indivíduos se entrecruzam. Assim, o processo de tomada de decisão e mobilidade não é estrito do indivíduo, mas sim definida por um conjunto de decisões e negociações que antecederam o movimento (JIRÓN, 2017).

Urry (2007) ressalta que o fenômeno da mobilidade, como mudança de posição, pode ocorrer de formas distintas. A mobilidade física ou corpórea corresponde ao deslocamento realizado com modificação do ambiente, sendo inerente a vida social, mas também pode ter um cunho forçado, como é o caso de pessoas que saem de seus países devido a conflitos armados. A mobilidade social reflete mudanças socioeconômicas ou de meio social. Bourdin (2007) acrescenta sobre a mobilidade cultural, que corresponde a alterações no comportamento dos

indivíduos, bem como sobre a mobilidade cognitiva que diz respeito a mudanças nos conhecimentos, na compreensão do Universo. Verifica-se assim, a complexidade da mobilidade contemporânea, dado o envolvimento de diversos fatores em sua composição.

Diante disso, Cresswell (2006), destaca que a mobilidade não pode ser reduzida ao simples deslocamento, pois envolve estruturas, meios, comportamentos culturais e outros significados. Assim, a análise da mobilidade constitui-se da compreensão como o ambiente social e a espacialidade é composta, envolvendo uma variedade de elementos que se movem, como os seres humanos, as ideias, objetos, valores etc. Deve-se compreender como tudo isso está interligado e até que ponto um elemento é capaz de interferir no movimento de outro.

É fundamental que se acentue o entendimento sobre as múltiplas mobilidades proporcionadas pela globalização. Contudo, além de assimilar as questões que envolvem as mobilidades, é necessária a investigação sobre as imobilidades, que são verificadas em locais onde o movimento encontra-se temporariamente inerte ou reduzido, fronteiras, rodovias, aeroportos, organizações do ramo hoteleiro, organizações de saúde, unidades prisionais, campos de refugiados, entre outros (SHELLER, 2011). Urry (2007) afirma que esse paradigma amplifica a análise da mobilidade, considerando movimento físico, movimento potencial, movimento bloqueado e a imobilidade.

O novo paradigma da mobilidade envolve cinco dimensões, que apesar de possuírem conceitos distintos, se relacionam entre si. A primeira corresponde à viagem corpórea, que pode ser definida como o deslocamento diário ou esporádico de pessoas motivado por questões como trabalho, família, lazer, educação, entre outros. O segundo é o movimento físico de objetos, que compreende o envio e recebimento de objetos, bem como a configuração de indivíduos, objetos e espaço como parte da habitação e lugar de decisões. A terceira dimensão é a viagem imaginativa, dada por meio de conversas que refletem impressão múltipla e mídia visual. A quarta é a viagem comunicativa, que se refere à conexão entre pessoas através dos meios de comunicação, como telefone, mensagens, cartas etc. Por fim, a quinta dimensão é a viagem virtual, que transcende o espaço geográfico e social, permitindo a realização de ações à distância e em tempo real (URRY, 2007).

Urry (2007) salienta que as análises das ciências sociais, ao invés de observarem o cenário estático, a estrutura e a ordem social, devem sempre partir da

investigação sobre o movimento e os impactos dele decorrentes. Uma avaliação ampla da realidade consiste em compreender o fenômeno complexo e multifacetado da mobilidade, trazendo um debate sobre como se constroem e se comportam as classes sociais, etnias, gêneros e nações, observando a composição dos espaços e como se dá a movimentação nele. De acordo com o autor, o paradigma das novas mobilidades:

(...) permite que o "mundo social" seja teorizado como uma grande variedade de práticas econômicas, sociais e políticas, infraestruturas e ideologias que envolvem todos, implicam ou reduzem os vários tipos de movimentos de pessoas, ideias, informações ou objetos. E assim, fazendo este paradigma trazer à tona as teorias, métodos e exemplos de pesquisas que têm sido maioritariamente subterrâneas, vista de fora. Então, eu uso o termo mobilidades para me referir ao projeto mais amplo de criação de uma Ciência Social orientada pelo movimento (URRY, 2007, p. 18).

Sheller (2011) afirma que Jonh Urry foi capaz de mapear áreas de pesquisa, definiu princípios e identificou os impactos da nova mobilidade, construindo assim um guia definitivo para pesquisas de mobilidade que trazem diagnósticos às ciências sociais. D'Andrea; Ciolfi e Gray (2011) acrescentam que o processo de investigação pautado no movimento, permite que o pesquisado avalie a multiplicidade de fatores espaciais, culturais e sociais.

Jirón (2010) traz diversos conceitos à mobilidade urbana, como o que ela chama de espaços móveis, que consistem nos espaços aos quais os indivíduos produzem significados dentro de seu processo de mobilidade, como é o caso dos meios de transporte: ônibus, metrô, carros, motos, bicicletas. Segundo a autora, o grande desafio de tais espaços consiste em determinar se eles são limitantes ou se permitem a ampliação das relações sociais dos indivíduos.

Trazendo um segundo conceito, os espaços confinados são observados quando existe uma probabilidade de prejudicar as relações e interação social, impondo obstáculos para que ela aconteça. Os espaços confinados normalmente podem ser verificados em cenários cuja cultura e condições financeiras causam segmentação e, conseqüentemente, restringem o acesso de outros atores sociais. Tal situação vai contra o fenômeno da mobilidade social, que se constitui da movimentação de recursos e pessoas em uma rede social.

Jirón também define os túneis de experiências que consistem em espaços de coexistência nas cidades e sendo restrito a determinados agentes, funcionando como um circuito fechado e promovendo a segmentação social, dentro dos mesmos existe um processo de construção de identidade comum para todos que participam. Jirón também discorre sobre as vertentes da mobilidade, no qual um maior nível de movimento resulta em uma maior liberdade do indivíduo, no entanto, quando esse nível de mobilidade está em excesso, o resultado é a sobrecarga do ator social, que paradoxalmente pode acabar se tornando um refém da mobilidade, como é o caso de algumas mulheres que possuem dupla e até mesmo tripla jornada.

O mundo é constituído por um conjunto de sistemas lógicos que reúne uma série de elementos que podem ser pensados a partir de suas capacidades de mobilidade e imobilidade, seja elas de cunho voluntário ou forçado, que reorganizam a vida social e determinam as características da sociedade contemporânea. Diante disso, é essencial a análise partindo do pressuposto das experiências de movimentação (URRY, 2007).

Quando se abandona a análise da espacialidade urbana através de um ponto de vista fixo e passa-se a considerar o ponto de vista móvel, é possível perceber a diversidade social sendo composta por diferentes gêneros, condições sociais, idades, etnias e religiões. Ademais, também permite visualizar como as relações de poder são desiguais entre grupos de pessoas, o que ocasiona em desigualdade de acesso e de oportunidade (JIRON, 2007).

2.4 Do lócus da pesquisa e histórico do sistema BRT Rio

A adoção de Sistemas BRT é generalizada em todo o mundo. Atualmente, segundo a organização internacional BRT Data, as rotas especiais de transporte público transportam cerca de 34 milhões de passageiros por dia, em 207 cidades, tendo muitos outros projetos em construção. O rápido crescimento se deve ao reconhecimento do sistema como uma solução eficaz, à princípio, para fornecer serviços de transporte público de alta qualidade e custo-benefício, casos como o de Curitiba no Brasil e de Bogotá na Colômbia, ressaltando o sucesso da implementação dessas soluções exclusivas para transporte urbano problema. O *Bus Rapid Transit* (BRT) é uma das formas menos dispendiosas para as cidades construírem rapidamente um sistema de transporte público que possa integrar uma

rede completa e fornecer um serviço rápido e eficiente. Nos primeiros anos de operação, o conceito de BRT proporciona a capacidade de transformar a forma de transporte urbano.

O BRT é um sistema de transporte público altamente eficiente, que utiliza carros sobre pneus e a via opera em faixas exclusivas. Uma característica fundamental de um bom BRT é sua velocidade, que indica baixo tempo de espera e rapidez no transporte dos usuários. Portanto, a velocidade do sistema BRT requer uma combinação de velocidade de operação com serviços regulares e contínuos. O BRT proporciona uma forte identidade na comunidade ao integrar uma gama de materiais e equipamentos que antes eram diferentes dos sistemas ferroviários urbanos. O BRT utiliza faixas exclusivas que podem ser adicionadas ao sistema viário ou separadas de outros veículos. O BRT utiliza veículos com dimensões maiores que os ônibus convencionais, geralmente biarticulados, “os conhecidos ônibus sanfonam”, resultando na redução da frequência para atender às mesmas necessidades dos usuários. Com essas características de composições circulando, os engarrafamentos e o caos turbulento criado por longas filas de corredores de ônibus regulares em vias movimentadas da cidade tende a reduzir o tempo de trânsito e o fluxo de tráfego de e para as áreas centrais, reduzindo as cargas de CO₂.

O BRT Rio é um sistema de transporte rodoviário coletivo localizado na cidade do Rio de Janeiro, que está em funcionamento desde 2012 e foi inaugurado na gestão do prefeito Eduardo Paes e do governador Sérgio Cabral. A ideia do desenvolvimento dessa rede de transporte integrada surgiu pela primeira vez no ano de 2007, quando fora realizado a inscrição para que a cidade fosse sede dos Jogos Olímpicos de 2016. Para a realização desse evento esportivo na cidade era necessário que todo o território onde aconteceriam os jogos tivessem interligados e permitissem a rápida circulação. Além disso, a escolha especificamente do BRT considerou seus custos e tempo de implantação, já que era necessário que toda a estrutura estivesse pronta antes do início da competição, o que não aconteceria em caso da expansão do metrô da cidade. No ano de 2009, a cidade do Rio de Janeiro foi reconhecida como líder em investimento de melhoria de transporte. O mapa do BRT Rio é apresentado na Figura 11, expondo todos os corredores anteriormente descritos.

Figura 11: Mapa BRT Rio



Fonte: Moovit, 2022

Assim, o desenvolvimento e crescimento se deram pelos investimentos realizados para a Copa do Mundo FIFA no ano de 2014 e para os Jogos Olímpicos

Rio 2016 e trouxe consigo um novo panorama de mobilidade urbana. O planejamento desse tipo de transporte na cidade do Rio de Janeiro envolveu a estruturação de quatro corredores BRT: o TransOeste, que vai do bairro Barra da Tijuca a Santa Cruz/Campo Grande e que fora inaugurado no ano de 2012; o TransCarioca, que compreende o trajeto entre a Barra da Tijuca e o Aeroporto Internacional Tom Jobim - Galeão e iniciou as suas operações em 2014; o TransOlímpica, que vai do Recreio a Deodoro e inaugurou em 2016; e o TransBrasil, que irá abranger o trajeto do Centro a Deodoro, mas que ainda não foi concluído. A implantação dos corredores expressos do BRT na cidade tem como objetivo prover à população uma locomoção ágil, segura e de qualidade.

2.5 BRT Rio como solução de mobilidade urbana

O interesse nos sistemas BRT está crescendo nas cidades dos países desenvolvidos e em desenvolvimento. No entanto, o desempenho desses sistemas varia muito, dependendo da sua configuração e da forma como ele foi planejado. Nem todos os corredores de BRT ao redor do mundo são projetados para ter o melhor desempenho possível, e há sempre espaço para melhorias (PEREIRA et al, 2013).

A ideia de sua implantação consiste em buscar uma migração do uso de veículos individuais, carros e motos, para veículos coletivos, tendo em vista que o sistema BRT apresentava algumas potencialidades, como:

- a) horários previsíveis de partida e viagem;
- b) estações próximas a moradias e centros comerciais;
- c) conforto e segurança nas estações;
- d) viagens mais rápidas;
- e) tarifas populares, que são inferiores aos gastos diários com combustível e estacionamento.

No caso do BRT Rio, que é o foco do presente estudo, um dos pontos de melhoria diz respeito ao próprio veículo, que apesar de sua base e inspiração ser o BRT de Curitiba, a estrutura do sistema não foi completamente reproduzida e assim, tem-se um dos gargalos desse modal de transporte, que se refere à segurança dos

passageiros para embarcar e desembarcar dos veículos, pois ficou mais vulnerável já que não há as rampas rebatíveis como no modelo de Curitiba. O item é apresentado na Figura 12, a seguir. Verifica-se que além da segurança, esse instrumento também beneficia o tempo de embarque e desembarque dos passageiros, fazendo com que seja mais rápido e assim, aprimora a logística do transporte.

Figura 12: Rampa Rebatíveis do BRT Curitiba



Fonte: Christino (2017)

A estação TransOlimpica começou a operar sem todas as estações construídas, pois corta uma região pouco adensada. A TransCarioca atravessa uma das áreas mais violentas da cidade e é o corredor com as maiores expectativas de passageiros. O corredor experimenta frequentes atos de vandalismo, agressões, tráfego de pedestres e ciclistas nos esgotos e bloqueios nos cruzamentos. Todos os quatro tipos de incidentes são frequentemente noticiados na mídia. O consórcio atribui estes danos intencionais como a principal causa para a má manutenção do veículo (CHRISTINO, 2017).

A uma diminuição da articulação entre diferentes modais a partir da implementação do BRT Rio, no qual 66% de usuários que antes precisariam usar mais de um meio de transporte passaram a utilizar apenas 55%, ao se considerar como articulação também a mudança entre os corredores do BRT. Quando se desconsidera esse fato, a integração entre os modais realizada pelos usuários do transporte público do Rio de Janeiro cai para 42,3%. Contudo, esse fator é

controverso e curioso, já que o próprio conceito do sistema BRT traz como previsão um aumento desse indicador, pois o BRT tem o propósito de substituir as linhas convencionais em pontos de alta demanda e implica na criação de linhas alimentadoras que articulem os bairros com as vias em que se encontram os corredores (CHRISTINO, 2017).

Outro desafio encontrado no BRT Rio consiste na superlotação dos veículos e as condições precárias de conforto, sobretudo nos horários considerados de pico em que a demanda pelo transporte aumenta, pois, a maior parte de seus usuários o utiliza para percorrer o trajeto trabalho-casa. O risco de acidente também é fator que causa transtorno, nesse sentido, o BRT Transoeste, por exemplo, registrou 20 acidentes, dos quais 07 letais. No ano de 2015, em um dia, aconteceram dois acidentes de trânsito no qual 150 pessoas saíram feridas. Assim, a superlotação e a insegurança fazem parte do cotidiano dos usuários desse modal de transporte (PEREIRA et al, 2013).

Algumas providências poderiam ser tomadas com relação a superlotação e a qualidade do transporte pelo BRT, como aponta Christino (2017, p. 95):

O controle da frota por GPS é uma questão mandatória para evitar o acontecimento de intervalos muito curtos ou muito longos entre veículos de uma mesma linha. Isto tem efeito no tempo de espera, e pode provocar também a superlotação. Além disso, estas informações também podem estar disponíveis para o usuário final. Outro item a ser monitorado, que é facilmente obtido com a bilhetagem eletrônica, é o IPK por rota, e o fator de renovação de passageiros. Também podem ser instalados dispositivos nos veículos para fornecer em tempo real a informação sobre a lotação. De uma forma geral pode-se compreender que o empresário queira ver seus ônibus trafegando cheios, mas é importante se compreender também que o ônibus lotado é prejuízo para todas as partes envolvidas. A sociedade é punida, pois a sobrecarga em um veículo danifica o pavimento mais rápido do que seria normal. Perde o empresário, pois o ônibus lotado será muito menos eficiente, tendo tempos de paradas mais altos, pois o embarque e o desembarque serão mais lentos, o desgaste do equipamento será maior, com freios, pneus, embreagem, combustível, somado a um aumento no risco de avarias. Portas, balaústres, bancos e janelas são as partes mais sensíveis, e que sofrem mais danos. Mas no final das contas, quem paga a maior parcela é o usuário, pois além de pagar a cota dele como membro da sociedade, e de ter na tarifa uma parcela deste custo de empresário, também perde por pagar por um serviço que não recebe, e ainda é submetido a um desconforto humilhante (CHRISTINO, 2017).

De acordo com o autor, essas questões poderiam ser melhoradas caso o governo decidisse atuar de forma eficiente no seu papel de contratante e assim, monitorasse o serviço que é prestado de perto e cobrando providências para que seja entregue aquilo que fora contratado (CHRSTINO, 2017).

Rezende et al (2021) relata que há uma discrepância entre o que é esperado pela implantação do BRT e o serviço que é recebido pelos usuários. Assim, torna-se necessário identificar as características positivas e negativas do modal, de modo que seja gerenciado o que são fatores críticos levantados por quem utiliza esse tipo de transporte diariamente, como: limpeza dos veículos e das estações, conforto, a própria superlotação, os sistemas de informação, valor pago pelo transporte, segurança tanto nas estações quanto dentro do próprio modal. Medidas que fossem capazes de impactar nesses fatores, que são importantes e ocasionam a baixa satisfação do usuário, contribuiriam de forma significativa com a qualidade da mobilidade através do BRT.

Os autores também destacam que, no que tange a satisfação individual do usuário, em sua pesquisa foi possível perceber que

(...) os resultados para as pessoas do sexo feminino indicaram maior grau de satisfação quando comparado ao sexo masculino para a maioria dos indicadores, uma vez que, no horário de pico (quando foram realizadas as entrevistas), há ônibus exclusivos para mulheres, com condições melhores do que os demais veículos (REZENDE et al, 2021).

Mendes e Legroux (2016) ressaltam que outro problema do BRT consiste no mesmo não cumprir o seu propósito de ser um transporte coletivo de qualidade, desafogando assim o trânsito e contribuindo com uma menor emissão de gases poluentes, pois ele não é um transporte destinado a todas as classes, mas sim para as populações de baixa renda, intensificando o distanciamento social. Tal fator pode ser evidenciado pela construção de duas ou até três vias de circulação para veículos de transporte particular, carros e motos, na Avenida das Américas, onde em apenas uma via encontra-se o corredor Transoeste do BRT. Os autores acrescentam que:

O BRT Transoeste, assim como os outros BRTs, participa da reprodução do processo histórico de “causação circular”, segundo o qual uma aliança urbana dominante consegue acumular os benefícios dos investimentos públicos, em termos de infraestrutura urbana e de serviços públicos. Este processo segue vigente neste

contexto de cidade atrativa, e é em função dele que a nova centralidade e valorização da Barra da Tijuca tende a ser excludente. Na verdade, o dinamismo econômico da cidade do Rio não se traduz por uma evolução da estrutura e do modo de funcionamento da acumulação urbana. O circuito da acumulação urbana se perpetua na medida em que a produção do espaço construído (ligado ao setor imobiliário, empresas de obras, de serviços coletivos, as camadas favorecidas da sociedade) segue sendo próprio objeto da acumulação urbana. Atrás do discurso oficial de “revolução do transporte”, o BRT Transoeste – junto com os outros modais de transporte implantados – participam fortemente do novo ciclo de remoções acontecendo no Rio de Janeiro neste contexto de cidade atrativa. Isto revela a permanência de um modo de gestão política específica para as favelas (MENDES; LEGROUX, 2016, p. 22).

Também não há dúvida de que o peso excessivo dos carros, causado pela superlotação afeta a velocidade dos ônibus e aumenta os tempos de viagem. A este respeito, concluímos que tanto o transporte privado quanto o público necessitam de mais controles e penas eficazes para as infrações. Uma porcentagem significativa de motoristas de ônibus apenas dirige, não têm visão para a comunidade. Assim, uma medida que pode ajudar a melhorar o transporte é o treinamento de motoristas, que, no entanto, trata não apenas de questões técnicas, mas também de questões comportamentais relacionadas ao impacto de atos cometidos para ganho puramente pessoal no sistema como um todo e, em última instância, no perpetrador (CHRISTINO, 2017).

Portanto, há impacto de diferentes elementos físicos e operacionais sobre o desempenho dos sistemas BRT, mas pouco sobre o impacto da interação entre eles. A compreensão do desempenho dos sistemas BRT convencionais ou mesmo configurados de forma inovadora permite ao projetista ampliar a gama de opções técnicas e, assim, adaptar melhor o projeto às necessidades que irão surgir durante a implementação. A compreensão do impacto dos elementos permite, entre outras coisas, (i) explorar o potencial dos sistemas BRT existentes; (ii) avaliar alternativas de projeto; (iii) testar novos projetos e identificar problemas potenciais antes da implementação física; (iv) treinar projetistas, gerentes e operadores; e (vi) apoiar a tomada de decisões (PEREIRA et al., 2013).

3. MOBILIDADE E GÊNERO

3.1. Desigualdades de gênero, raça e classe

A desigualdade é uma preocupação que, implícita ou explicitamente, esteve e continua a estar no centro das lutas sociais e do pensamento social. Os debates sobre igualdade de oportunidades ou igualdade de resultados, do bem-estar generalizado, dos direitos de cidadania ou das compensações ao desenvolvimento de mecanismos capitalistas de mercado apontam para processos de concentração e polarização, seja no "capital humano" ou nas estruturas sociais (COLLINS, 2016).

No início desta segunda década do século, descartaram-se as estruturas sociais e o papel central das instituições, dando-se ênfase nas capacidades individuais (esforço e realização pessoal) como motores do bem-estar - aludindo tangencialmente às desigualdades sociais. Essa perspectiva também levou ao ideal e como pressuposto o funcionamento autorregulado do mercado, em uma questão já criticada e descartada décadas atrás. Assim, tem-se falado mais de pobreza do que de desigualdade e de políticas sociais, onde existiam, visavam reduzir a pobreza antes do que redistribuir a riqueza (EVARISTO, 2008).

Por sua vez, esse domínio coincidiu com um crescimento das demandas sociais pelo reconhecimento da diversidade, e essas demandas geraram mudanças de conceitos de política interpretativa e de reconhecimento, centrados na celebração da diversidade, multiculturalismo e diferença. Sem dúvida, é necessário analisar as afinidades entre o individualismo neoliberal e exaltação da diversidade – pensada como diferença e não como desigualdade (hooks, 2005).

No debate acadêmico, essas questões ligadas à multiplicidade de dimensões e categorizações que percorrem a vida e a experiência humana também são coligados ao debate sobre o “pós-colonial”, a “decolonialidade” e na consideração dos fluxos transregionais de conhecimento. Todas essas questões - estrutura *versus* ação individual, políticas de reconhecimento cultural, modernidade ocidental *versus* modernidades múltiplas, sistema mundial e imperialismo *versus* teorias unilineares de modernização e progresso, ocidentalismos e orientalismos diversos – são debates que tentam colocar novas questões, e ao fazê-lo, também substituem antigos eixos temáticos já discutidos, embora de forma diferente, em décadas anteriores. Não é minha intenção aprofundar sobre essas perspectivas e

abordagens, com todos os perigos do essencialismo radical e do relativismo que eles às vezes contêm. Meu objetivo é mais centralizado em como pensar as múltiplas desigualdades, suas várias escalas e interdependências.

Ancorados no lugar e no tempo, os processos assumem uma entidade. Os seres humanos fazem história, mas nas condições que lhes são dadas, disse Marx. Isso significa que deve-se partir dessas "condições dadas" e historicizadas para pensar em categorias e nas desigualdades (MARX; ENGELS, 2003). Em nível global, os paradigmas para pensar essas questões têm se ancorado no desenvolvimento do capitalismo, nas visões do processo civilizatório, nas unidades com suas múltiplas variantes. Em todos eles, a predominância de categorias e formas de pensar o mundo a partir da experiência europeia.

Este capítulo apresenta e analisa algumas das conceituações, interpretações e explicações que os pensadores latino-americanos têm dado aos processos que produzem e reproduzem múltiplas desigualdades na região. Estes têm uma dupla inserção: por um lado, estão enraizados em tradições e discussões acadêmicas e teórico-conceituais (que não são estáticas nem históricas); por outro, são gerados na interação, no diálogo e, mais ainda, na participação ativa na dinâmica da ação social e política, uma vez que os intelectuais que formulam teorias, modelos e interpretações também são protagonistas nos cenários de ação e luta.

Nesse sentido, as interpretações e conceituações da dinâmica das propostas de organização social, econômica, política e institucional estão fortemente ancorados no próprio movimento dos atores, suas representações e conceituações do mundo, bem como as categorias e hierarquias com as quais classificam a si mesmos e ao resto do mundo. Lembremos que na América Latina os intelectuais têm sido atores em cenários políticos, ao invés de investigadores prisioneiros trancados em "torres de marfim". Para realizar a proposta, tomarei um momento histórico e uma região: América Latina em meados do século XX (COLLINS, 2016).

A preocupação de analistas e governantes estava focado na questão do "desenvolvimento". Nesse quadro, o texto apresenta uma questão específica que se insere no campo das ideias da época: como os analistas da época discutiam e interpretavam a inter-relação entre o que consideravam ser a dimensão central das desigualdades sociais – classes sociais – e outras dimensões e clivagens sociais, fundamentalmente gênero, raça e etnia (EVARISTO, 2008).

A ativista Angela Davis (2017, p. 2), acredita que é preciso vincular a violência de gênero à “violência institucional” para encontrar outras formas de combater o sexismo: “não são os indivíduos que decidem que a violência é a resposta; são as instituições ao nosso redor que estão cheias da violência. Se o Estado usa se a violência policial é usada para resolver problemas, fica a mensagem de que a violência também pode ser usada para resolver problemas em outras áreas, como nos relacionamentos.

Não podemos excluir a violência de gênero de outras violências institucionais”, a filósofa apontou. Indiciado em 1970 por formação de quadrilha e homicídio por envolvimento com o movimento dos Panteras Negras e pesquisadores do sistema prisional nos Estados Unidos, o ativista estabeleceu laços entre a escravidão e o sistema prisional. “Antigamente havia pessoas que defendiam a escravidão de forma 'mais humana'. Esse argumento não faz sentido para nós, mas hoje há pessoas que defendem a reforma do sistema prisional (DAVIS, 2017).

A escravidão e as prisões são instituições repressivas baseadas no racismo. O sistema prisional nos faz pensar na sociedade em que surgiu esse sistema de punição e buscar novas formas de justiça”, argumentou. Davis ganhou uma salva de palmas quando disse acreditar que o movimento das mulheres negras era o movimento mais importante na “busca pela liberdade” do Brasil hoje (DAVIS, 2017).

Antes de El Salvador, em uma conferência internacional sobre feminismo negro e decolonial em Cachoeira, ela já havia defendido o poder transformador da mobilização: “Quando a mulher negra se move, todo o tecido social se move com ela, porque tudo desde a descoberta da pirâmide social de mulheres negras, os alicerces do capitalismo mudam” (DAVIS, 2017, p. 10).

Djamila Ribeiro aponta a singularidade da postura de Angela Davis (2016), ao mesmo tempo acadêmica e militante, destacando a sobriedade rigorosa da escritora marxista. Entretanto, critica certas esquerdas dogmáticas que insistem em desconsiderar suas próprias nuances, inadequações e contradições internas: rejeitar o verniz da ortodoxia levou Davis a se concentrar em questões contemporâneas, da cantora Beyoncé à crise de representação.

No entanto, essa importância não implica uma compreensão equivocada de suas limitações. Além de simplesmente ocupar o espaço, é preciso um compromisso real para romper com a lógica opressiva.

Nesse sentido, Davis (2016), não apenas fornece um diagnóstico materialista histórico preciso da opressão antinegra sofrida ao longo da formação da América, mas também busca valorizar alternativas e resistências cultivadas em espaços de aprendizado, solidariedade e prática de luta política, no país e no exterior.

Com isso em mente, o movimento antiescravagista, o movimento de sufrágio feminino, o trabalho e o movimento trabalhista são todos apresentados e discutidos com abrangência historiográfica louvável e rigor científico. Além disso, ao refletir sobre seus limites e perspectivas específicas, os autores não hesitam em abordar questões complexas que muitas vezes extrapolam a própria ação política e atingem esferas privadas e até íntimas como o trabalho doméstico e direitos reprodutivos, e a importância da educação para efetivamente romper com os laços de controle sistêmico alimentados pela reprodução expandida de todas as formas de capital (DAVIS, 2016).

Aliás, uma das grandes forças de “Mulheres, Raça e Classe”, como proclama o título da obra, é justamente a forma como destaca a opressão entrelaçada de gênero e raça e a opressão que é explorada e/ou engendrada pela exploração. A precarização do trabalho, enfocando a subjetividade e os corpos das mulheres negras (DAVIS, 2016).

Biroli, Miguel (2015, p. 113) identifica uma possibilidade de igualdade, “quando as pessoas estão doentes, idosas, ou incapacitadas, é preciso que existam arranjos institucionais que assegurem que suas vozes também serão ouvidas”. Urge ampliar o que se entende por democracia e igualdade, incorporar estas novas atoras (as mulheres idosas) de forma que as políticas públicas possam também ser reconfiguradas e incorporem este grupo.

É preciso refletir e formular propostas para além das tradicionais direcionadas ao cuidado com o adoecimento, em função da velhice e saúde. É necessário também abordar questões relacionadas à garantia de renda mínima, oportunidades de (re)ingresso no mercado de trabalho, programas educacionais, lazer, abandono, solidão e, conseqüentemente formas de melhorar as condições de vida (BIROLI, MIGUEL, 2015).

Sabe-se que as propostas de análise e interpretação dos processos que produzem desigualdades em nível global podem ser rastreadas de forma intermitente. Processos históricos de longa duração e sedimentação podem ser

rastreados, como arqueologia ou como pesquisa genealógica. Pode-se sempre encontrar antecedentes significativos em estágios cada vez mais antigos. Por exemplo, todas as variantes contemporâneas que se referem ao “colonial” – como linguagem. Os gabaritos que falam de colonialismo, colonialidade, decolonialidade, pós-colonialidade ancoram sua análise em um paradigma em que o ponto de partida é a dominação colonial, que para a América começa com a conquista portuguesa e espanhola no final do século XV (com pouca ou nenhuma atenção às dominações “coloniais” anteriores entre populações pré-existentes, como o Império Inca ou os períodos de dominação Asteca na Mesoamérica), mais tarde combinada com a dominação portuguesa, holandesa e francesa, em diferentes lugares e horários. Mas não são essas raízes a que este texto se refere, mas ao modo de interpretar os processos de mudança na América Latina, especialmente no século XX, e ao lugar das classes sociais, gênero e etnia/raça nesses processos (RIBEIRO, 2017).

O contexto internacional mudou os termos de comércio mundial. Na América Latina, a criação da CEPAL, no ano de 1948 estabelecida pela resolução 106 (VI) do Conselho Econômico e Social, gerou um pensamento regional sistemático sobre o desenvolvimento, modernização, industrialização e urbanização. No cenário internacional, a partir do pós-guerra, novas instituições internacionais foram estabelecidas (centralmente as Nações Unidas) e se inicia um período - que se estende até o presente – em que uma série de convenções e acordos internacionais são orientados a estender a noção de direitos humanos básicos, em uma tentativa de estabelecer um “limiar de humanidade”, consagrado na Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948, como critério para definir a condição humana (RIBEIRO, 2018).

Idealmente, a conformidade com este limite deve ser assegurada universalmente, e apenas acima desse limite ou limiar, as desigualdades sociais podem se manifestar. Claro, é um ideal e não que em algum momento histórico toda a humanidade tenha estado ou pode estar acima desse limite. Na verdade, é impossível definir que limite fora de cenários históricos específicos. A relação entre este novo paradigma dos direitos humanos e as desigualdades sociais ocorre de duas maneiras: por um lado, no propósito de ampliar o poder da população e as categorias sociais reconhecidas como sujeitos de direito; por outro, nas propostas e demandas para ampliar o conjunto de dimensões definidas como direitos universais ligados à condição humana (RIBEIRO, 2017).

Por sua vez, o paradigma dos direitos humanos universais implica a responsabilidade para *compliance*, definindo violações e crimes "contra a humanidade" que justifiquem intervenções "humanitárias" num quadro global e internacional, mitigando em certo sentido a soberania dos países. Ao mesmo tempo e de uma forma paradoxal, são esses mesmos países que elaboram, criam e promulgam essas normas e regulamentos internacionais (RIBEIRO, 2018).

Quanto aos processos de mudança na região, em meados do século XX, inicia ou intensifica um rápido processo de urbanização e migração rural-urbana, a expansão da educação, processos de industrialização, crescimento populacional, etc. – todos eles sinais de modernização –, com efeitos importantes na tributação e reestruturação das desigualdades sociais (COLLINS, 2016).

Embora as diferenças entre os países da região tenham sido e continuem sendo muito significativas, algumas características comuns podem ser apontadas, especialmente para os maiores países. Este é o período em que numerosas políticas de desenvolvimento do Estado assumem um papel central na criação de instrumentos de promoção e regulação, na criação de empresas públicas, no incentivo ao investimento estrangeiro e expansão da infraestrutura (energia, comunicações, transporte). No entanto, esse papel não envolveu a gestação de políticas fiscais progressivas nem, na maioria dos casos, de reformas nos regimes (EVARISTO, 2008).

O crescimento industrial foi notório e rápido, baseado na substituição de importações, com aumentos de produtividade, crescimento do proletariado urbano-industrial e fortalecimento dos sindicatos. O processo de urbanização foi rápido, e enquanto a expansão industrial foi uma fonte muito dinâmica de geração de emprego, destruindo ao mesmo tempo o emprego no setor da produção artesanal (COLLINS, 2016).

O resultado foi a geração de um setor de crescente importância: o setor industrial, urbano e formal. O desenvolvimento industrial "interior" respondeu à demanda de bens de consumo duráveis urbanos e outros bens que foram produzidos na indústria de capital intensivo, o que, por sua vez, reforçou a estrutura da desigualdade. Deve-se notar que neste período as disparidades de gênero tornaram-se muito perceptíveis. As mulheres foram esquecidas na legislação sobre reforma agrária nos países que os implementaram. Nas áreas urbanas, aumentou a participação das mulheres na força de trabalho, mas apenas em certas categorias

de emprego, especialmente o emprego doméstico informal, causando uma forte segmentação do mercado de trabalho, bem como a discriminação salarial (THORP, 1998).

As políticas públicas foram na mesma direção, contribuindo para as desigualdades: benefícios sociais estavam vinculados ao emprego formal apenas. Por outro lado, aumentos de gastos públicos em saúde e educação estavam concentrados nas áreas urbanas e, muitas vezes, beneficiava especialmente os setores não pobres.

Em suma, enquanto os números de crescimento foram impressionantes, e a história institucional foi de mudanças radicais em muitas áreas, a industrialização e substituição de importações foram inseridos e reforçados ao sistema social e econômico preexistente, extremamente desigual. Mesmo os esforços da reforma agrária não alteraram o panorama essencial de pobreza e exclusão. As mulheres e os grupos indígenas permanecem relativamente despossuídos e as tendências do mercado para o trabalho urbano criou novas desigualdades (THORP, 1998, p. 199).

Nesse período, as questões centrais que estavam sendo formuladas a partir das ciências sociais da região se concentraram no tipo de desenvolvimento capitalista que estava fermentando. A chave básica era entender os desafios do desenvolvimento econômico e social do chamado "capitalismo periférico". Os desenvolvimentos da CEPAL foram centrais naquela época.

Modernização social ligada aos processos de industrialização e a urbanização dominou a análise social. Em seguida, desenvolveram várias questões-chave onde a especificidade da América Latina pode ser vista: como o populismo e a marginalidade. O populismo acabou por ser uma das formas de lidar com a modernidade política, em contraste com a extensão dos mecanismos da democracia formal nos países centrais (THORP, 1998).

Marginalidade e populismo se unem como ameaças ou obstáculos, tanto para o sucesso dos processos de modernização assim como para o desenvolvimento capitalista e à luta de classes. Ambos eram centrais para os debates e conceituações sobre as desigualdades sociais ancoradas nas transformações que o desenvolvimento capitalista produziu, especialmente a de desenvolvimento específico de uma estrutura de classe social e as modalidades de expressão de demandas (ALVES; PITANGUY, 2015).

A preocupação central, vale reiterar, foi o desenvolvimento e a consideração de desigualdades que estava ancorada nesse tema: marginalidade, diferenças rural-urbana, campesinato, trabalho assalariado/outras formas de trabalho, burguesias nacionais e oligarquias, formação ou ausência de classes médias etc., foram consideradas e analisadas. Também as desigualdades implícitas nas relações internacionais entre centros e periferias. As questões sobre o processo histórico estavam na mesa, especialmente para diferenciar o que eram aspectos estruturais peculiares (sempre com o modelo europeu ou inglês como parâmetro comparativo) e quais aspectos foram "friccionais", parte do processo de mudança que desapareceria uma vez superado a fase de transição. A sociedade de classes, com forte ênfase na passagem para mérito e estratificação ancorados em características adquiridas em vez de atribuídas, estava no horizonte (THORP, 1998).

O eixo analítico-explicativo centrou-se no mercado de trabalho como distribuidor e estruturador das desigualdades. A posição nesse mercado pode ser associada a outras dimensões: a etnia entrelaçada com o setor econômico (por exemplo, um campesinato com fortes componentes indígenas no setor rural), uma classe trabalhadora assalariada nascente moldada com base na imigração europeia, ou a predominância de mulheres de origem rural no serviço doméstico. A estrutura das classes sociais (com todas as especificidades "locais" necessárias) estava no centro de outros; as outras dimensões da desigualdade foram articuladas em torno das classes, não determinaram (COLLINS, 2000).

No mercado de trabalho brasileiro há significativas desigualdades com relação ao gênero dos indivíduos, essa forma de discriminação, relaciona-se fortemente à multiplicação da exclusão social, e até mesmo da pobreza, bem como geram barreiras às pessoas que sofrem com ela e trazem maior vulnerabilidade. Nem sempre esse fenômeno ocorre apenas com as minorias, como é o caso das mulheres que representam aproximadamente 46% da população economicamente ativa e ainda assim, possuem desvantagens em questões sociais e no que se refere a inserção no mercado de trabalho. E apesar da participação das mulheres estarem aumentando no decorrer do tempo, ela ainda possui acentuada diferença quando comparada à participação dos homens. Essa situação intensifica-se ainda mais quando essas mulheres são de classe mais baixa e possuem menor escolaridade. Indicadores mostram que o total de mulheres desempregadas é superior ao de homens. Além disso, a remuneração recebida por elas, em geral, é inferior à que os

homens recebem, mesmo que os níveis de escolaridade estejam equiparados (ABRAMO, 2006).

A força de trabalho feminina, ao longo de muitos anos, foi vista apenas como mão de obra complementar ao trabalho masculino, e em geral ficavam afastadas do trabalho, iniciando a vida profissional apenas quando houvesse necessidade de aumentar a renda familiar (FONTOURA; GONZALEZ, 2009). Conforme já informado, a participação das mulheres nos ambientes trabalhistas vem ganhando espaço nos últimos anos, esse fenômeno pode ser explicado pela expansão do mercado de trabalho que devido a isso amplia sua necessidade de capital humano; a busca por uma mudança cultural, mesmo que demasiadamente, tem aumentado a participação feminina em outros espaços; a escolaridade das mulheres, que vem aumentando com o passar dos anos e cada vez mais tem se equiparado e ficado até mesmo superior à escolaridade masculina; à diminuição da taxa de fecundidade; entre diversos outros fatores. No entanto, apesar desse crescimento, a proporção de pessoas do sexo feminino, economicamente ativas, inseridas no mercado de trabalho no Brasil ou em busca de emprego é muito inferior aos índices quando se considera o sexo masculino. Diante disso, nota-se que apesar da trajetória já vir trazendo perspectivas mais otimistas sobre a redução da desigualdade de gênero no mercado de trabalho, ainda há um longo caminho a se percorrer até que se consiga alcançar a igualdade (FONTOURA; GONZALEZ, 2009).

Dentro da sociedade, a discriminação encontra-se presente e a afeta de maneira negativa. Onde há esse tipo de diferença, diversos indivíduos são prejudicados apenas por pertencerem a determinado grupo ou por não se enquadrarem em determinada norma social. A discriminação ocorre tanto pela cor da pele, pela origem social, pela religião, pela orientação sexual e também pelo gênero. Essa prática não é particular de uma região do mundo, podendo ser considerada universal (SOARES, 2000).

De acordo com Abreu (1998), a grande maioria dos trabalhadores de classe baixa vive longe dos locais de serviço e segundo Melchior (2011) passam muito tempo se deslocando entre residência e local de trabalho, o que nos possibilita verificar que a mobilidade de capital e serviços ainda não é a mesma que a mobilidade social. Então vamos ver como essas dimensões das desigualdades foram concebidas, em sua interação ou interdependência no próximo tópico.

A existência de “múltiplas desigualdades”, ou seja, múltiplas dimensões de estratificação e categorização social fazem hoje parte do senso comum das ciências. Ao falar de múltiplas dimensões, no entanto, é necessário partir de uma importante diferenciação entre as dimensões analíticas e os critérios e categorias que os atores sociais constroem e utilizam em suas práticas cotidianas nas suas relações interpessoais e nas lutas pelo poder (THORP, 1998).

Para os atores, categorias com as quais diferem ou se identificam com outras são construídas a partir de suas experiências, nas situações concretas em que se encontram. Não pode ter uma lista predeterminada de dimensões. É sobre questões e perguntas empíricas. Que uma dimensão seja problematizada e se torne visível, que outra não seja usada explicitamente nos quadros de interpretação da ação, que haja irregularidades e combinações diversas de categorias são questões que podem ser reveladas no processo de investigação (COLLINS, 2000).

Do ponto de vista ético, por outro lado, as dimensões e categorias são instrumentos analíticos que servem para ordenar e explicar o que leva os atores à agirem dessa forma, mesmo quando isso não é solicitado por eles mesmos. Para dar um exemplo, várias situações históricas concretas podem ser enquadradas como situações de dominação patriarcal, mesmo quando as pessoas não “percebem” ou conceituam suas vidas nesses termos. A partir desse lugar – o do desenvolvimento capitalista e o processo da formação de classes sociais ancoradas nas relações de produção – alguns autores desenvolveram suas ideias sobre a ligação entre este processo e as distinções, sempre hierárquicas, de etnia, “raça” ou gênero (THORP, 1998).

O conjunto de obras é pequeno por dois motivos: primeiro, pelo escopo limitado dessas informações; busca textual; segundo, porque não foram muitos os autores que incorporaram. Eles se debruçaram sobre outras dimensões além da classe em suas reflexões e investigações. Vale ressaltar também que as inter-relações discutidas nesses textos estão em três dimensões ao mesmo tempo: classe e etnia, classe e raça, classe e gênero (COLLINS, 2000). Nesse sentido, Faria (2019) destaca como essas desigualdades vivenciadas nos distintos aspectos, sobretudo no que tange ao trabalho, são capazes de afetar a mobilidade urbana:

Percebemos que o estabelecimento de uma divisão sexual do trabalho, associada à uma separação das esferas pública e privada

entre homens e mulheres, influencia na disponibilidade de tempo que ambos dispõem para as atividades e trajetos cotidianos, assim como em suas possibilidades de circulação no espaço público. De acordo com o arranjo familiar – mas com uma divisão constante entre homens e mulheres – percebemos como podem-se criar verdadeiros túneis de espaço e tempo na vida de mulheres das diferentes regiões da cidade que analisamos. De forma muito específica percebemos o quanto um arranjo familiar com filhos modelou de forma insistente a soberania das mulheres, principalmente com relação a seu tempo. Entretanto, fato é que aquelas em situação de menor vulnerabilidade, com capacidades de terceirizar tarefas e ter acesso a automóveis para locomover-se apresentaram ter maior controle de seus recursos de espaço e tempo. Também aquelas que puderam contar com redes de solidariedade o demonstraram. Por outro lado, quanto mais grave a situação de vulnerabilidade, menor o controle – ou soberania – destes recursos. Nestas circunstâncias é que percebemos com maior evidência o peso da dependência de serviços públicos ineficazes de mobilidade, que ao mesmo tempo em que possibilitam o alcance a determinados destinos em 168 determinados horários, também os limita de acordo com sua organização, circunscrevendo as possibilidades de acesso à recursos, atividades e destinos na cidade (FARIA, 2019 p. 167-168).

Essa complexidade nos alerta para o perigo do anacronismo. O perigo alternativo é, talvez, mais grave: pensar que tudo o que fazemos é totalmente novo e original, que as formas de conceituar e analisar as desigualdades sociais do passado são obsoletas e foram superadas. Pareceria que não seria necessário olhar para o pensamento e as elaborações feitas no passado. Evitando esse reducionismo, considerações sobre classe, raça e etnicidade serão apresentadas no próximo tópico.

O movimento feminista inicia-se buscando uma maior igualdade entre as condições sociais e de vida entre os homens e as mulheres, inclusive no que dizia respeito à posição no mercado de trabalho. Na década de 1980 e 1990, esse movimento tem sua força acentuada, conseguindo participar de forma mais efetiva da sociedade, principalmente devido à ampliação da quantidade de Organizações Não Governamentais (ONGs) femininas. Com isso, as mulheres também alcançam mais espaços dentro da sociedade, chegando mais próximo dos direitos aplicados aos homens e melhorando sua participação também no mercado de trabalho. O movimento feminista esteve envolvido em algumas áreas na erradicação de certos comportamentos, violando-os. Podemos nomear a área que inclui o acesso das mulheres ao mercado de trabalho e seu papel, nesse sentido, fora do dever de casa. O mais importante está relacionado ao ambiente escolar, onde o acesso garante

maior independência econômica para as mulheres dentro da família, além de contribuir para a transformação da estrutura familiar, o que aumenta o número de divórcios.

Apesar dessa melhoria nos índices de participação da mulher no mercado de trabalho, o Brasil ainda se encontra em uma das piores posições do ranking mundial no que se refere à participação das mulheres na força trabalhista e a equidade no valor recebido pelo trabalho entre homens e mulheres (GROSSI; SCHENDEILWEIN; MASSA, 2013).

Tem-se que no ano de 2006, a população total brasileira encontrava-se em torno de 187 milhões de indivíduos, dentro desse total 89,6 milhões estavam ocupados, 8,2 milhões eram pessoas em busca de emprego e 58,5 milhões não participavam da população economicamente ativa. No mesmo período observa-se que a taxa de atividade e a taxa de ocupação das mulheres eram inferiores aos dos homens. Além disso, as diferenças mais marcantes encontram-se entre os distintos gêneros, superando as diferenças devido à raça dos indivíduos. Tais indicadores são apresentados na Figura 4, que traz o número de empregados e desempregados dentro da população economicamente ativa e os indicadores do mercado de trabalho, tais como: taxa de atividade, taxa de ocupação e taxa de desocupação (CACCIAMALI; TATEI; ROSALINO, 2009).

Figura 13: Indicadores do Mercado de Trabalho Brasileiro (2006)

		População economicamente ativa		Indicadores (%)		
		Empregados	Desocupados	Taxa de atividade ¹	Taxa de ocupação ²	Taxa de desocupação ³
Homens	Branços	25.428.848	1.538.028	73	68,8	5,7
	Negros ⁴	25.741.458	1.950.304	73,3	68,1	7
	Total	51.565.275	3.509.880	73,1	68,5	6,4
Mulheres	Branças	20.112.770	2.156.981	53,5	48,3	9,7
	Negras	17.548.125	2.503.580	51,9	45,4	12,5
	Total	37.990.100	4.700.347	52,7	46,9	11
Total	Branços	45.541.618	3.695.009	62,6	57,9	7,5
	Negros	43.289.583	4.453.884	62,5	56,7	9,3
	Total	89.555.375	8.210.227	62,6	57,3	8,4

Fonte: Cacciamali; Tatei; Rosalino (2009)

Segundo a RAIS (2017), o número de postos de trabalhos ocupados por indivíduos do sexo masculino no ano de 2013 era de 28.004 milhões e por indivíduos do sexo feminino era de 20.945 milhões. Passados quatro anos, em 2017, os números variaram para 25.912 milhões postos de trabalhos para o sexo masculino e para 20.369 milhões. Sem considerar o fato da redução total no número total de emprego, verifica-se que a diferença que em 2013 era de 7.059 milhões, passa a ser de 5.543 milhões no ano de 2017. Mostrando assim, que há uma perspectiva positiva sobre a redução da desigualdade, porém que a mesma ainda existe.

3.2 A mulher e as desigualdades de gênero na mobilidade urbana

De acordo com Nunes e Silva (2020), mobilidade e desigualdade social são relacionados constantemente, uma vez que o primeiro é impactado pelas diferenças existentes no segundo. Assim, as opções de mobilidade disponíveis são concentradas, sendo muitas opções de transporte a uma pequena parcela da população e menor quantitativo de opções para a maior parte da população. Destaca-se, inclusive, que esse impacto não diz respeito apenas às diferenças geográficas, mas englobam questões de gênero e raciais.

No contexto das preocupações com o desenvolvimento e as desigualdades no tempo, visto especialmente pelas lentes da marginalidade social e dos polos de desenvolvimento urbano, havia uma profunda cegueira sobre as relações entre os sexos e sobre o lugar social da mulher, ou seja, não se falava de gênero na época (COLLINS, 2000). Alguns foram encorajados a interpretá-lo na chave do tradicionalismo das mulheres, com a expectativa de que a modernidade que acompanharam e os processos de urbanização iriam mudar em pouco tempo o comportamento das mulheres. Foi possível reconhecer a defasagem temporal nesse processo de mudança, um ritmo mais lento e a persistência desse tradicionalismo. Ficou claro que o comportamento reprodutivo e as atitudes que o determinaram eram herança das mulheres. Os homens aparentemente não tinham nada a ver com isso (EVARISTO, 2008).

Enquanto a modernização acompanhou os processos de urbanização e se expressou em mudanças nos níveis educacionais das mulheres, verificou-se uma diminuição da fertilidade. Os últimos anos da década de 1960 testemunharam o

surgimento de uma nova onda feminista, inicialmente nos países centrais e se espalhando para mulheres em outras partes do mundo. Essa onda feminista teve que enfrentar um duplo desafio: compreender e explicar as formas de subordinação das mulheres, e propor caminhos de luta para a transformação dessa condição. Como era a natureza dessa subordinação? Como entendê-lo?

O debate é intenso, a heterogeneidade e os conflitos permanentes. A relação entre pesquisa e ação foi duvidar de uma preocupação central das acadêmicas feministas. As diferenças entre homens e mulheres foram estudadas nas análises. Apontou-se as características sociodemográficas ou morfológicas da população: taxas de participação na força de trabalho e tipos de emprego, estatísticas educacionais, expectativa de vida. Mulheres eram o foco da investigação do crescimento populacional e da fecundidade. Mas, parcialmente, nada foi considerado sobre as relações de gênero ou a situação social das mulheres (hooks, 2005).

O vácuo, no entanto, não era completo. Em 1969, Heleieth Saffioti publicou seu livro "Uma mulher em sociedade de classes - Mito e realidade", produto de uma tese de doutorado orientada por Florestan Fernandes. O livro discorre sobre o desenvolvimento do capitalismo, em geral e particularmente no Brasil, e o lugar que as mulheres ocupam nesse desenvolvimento. A análise visa mostrar que as "relações entre os sexos e, conseqüentemente, a posição da mulher na família e na sociedade em geral, constituem parte de um sistema maior de dominação" (SAFFIOTI, 1969, p. 169).

Vale ressaltar que neste, e em outros relatos do passado, fala-se de mulher e do negro no singular, embora nas análises específicas apresentem as heterogeneidades e diferenciações dentro de tais categorias. Com o passar das décadas, isso se alterou, tratando eles no plural, para colocar mais claramente e em evidência as hierarquias, as relações de dominação e as desigualdades não apenas entre categorias de raça ou gênero, mas também dentro delas (RIBEIRO, 2017).

Saffioti (1969) traça a origem dos mitos e preconceitos, que justificam a exclusão das mulheres em determinadas tarefas e sua segregação quase que exclusivamente para papéis tradicionais e ocupações reconhecidamente femininas. Sendo essa a origem instituída na forma como o poder era organizado e distribuído na sociedade escravista no Brasil, "época em que se formaram certos complexos sociais, justificados até hoje em nome da tradição" (SAFFIOTI, 1969, p. 169).

Analisando a posição dos homens e mulheres no período da escravidão no Brasil e as inconsistências das relações raciais, é possível verificar uma inconsistência significativa no caso das mulheres negras, pois além de sua função no sistema produtivo, tinham um papel sexual, e o produto de tal situação, o mulato, era foco dinâmico das tensões sociais e culturais. Assim, tinha-se um fator de perturbação do sistema de trabalho e da moral escrava. Qual é o efeito do desenvolvimento capitalista sobre a posição das mulheres? Os efeitos analisados não são homogêneos para todas as mulheres (RIBEIRO, 2018).

As classes populares urbanas, as classes médias emergentes, as ninhadas mais privilegiadas e poderosas são transformadas de várias maneiras e com diferentes ritmos. A abolição da escravatura tem efeitos diferentes sobre homens e mulheres e em diversas esferas de atuação. No mundo da organização produtiva, segundo Saffioti (1969), o desenvolvimento do capitalismo marginaliza as mulheres e o faz de maneira complexa, ele representa uma diminuição das funções diretamente produtivas até então realizado por mulheres. Permanecem como mão de obra barata, para serem usadas quando o capitalismo assim o exigir. Por sua vez, sua baixa capacidade de reivindicação permite maior exploração e, ao mesmo tempo, maior exposição, devido à sua inserção em formas não dominantes e já superadas de produção de bens e serviços. De forma complementar, mascara a realidade da exploração através de um apelo a “fatores naturais” como sexo e raça, isso intensifica a marginalização e favorece a manutenção da dominação das camadas privilegiado (COLLINS, 2016).

Assim, na defesa de valores reais ou supostamente mais elevados, como liberdade nas relações familiares, o bom funcionamento das atividades domésticas, a preservação dos métodos tradicionais de socialização das novas gerações ou respeito pelo princípio moral da distância entre os sexos, se faz uso pleno e racional de critérios irracionais, como fraqueza física, instabilidade emocional e inteligência menos desenvolvida das mulheres. O objetivo é dar ao trabalho feminino o caráter de trabalho subsidiário e fazer da mulher o elemento constitutivo do enorme contingente humano marginalizado das funções produtivas (COLLINS, 2000). Nesse contexto, destaca-se que:

(...) a existência de mulheres trabalhadoras serve para mostrar, então, que isso é fruto da determinação de razões pessoais e

voluntárias de sua existência, e que são as próprias mulheres que eles escolhem sua carreira profissional, casamento ou a combinação de ambos (SAFFIOTI, 1969, p. 248-249).

O processo não é tão linear quanto parece, no entanto, a autora analisa processos de urbanização e abolição da escravidão que, juntamente com a imigração europeia, produziram mudanças significativas na organização familiar, especialmente no que diz respeito à desestabilização da família patriarcal.

A urbanização produz transformações na posição social das mulheres: ampliando os horizontes culturais, direitos, escolhas sobre reprodução biológica, divórcio. Uma extensão da família também é dada a grupos cada vez maiores, questão que paradoxalmente implica um reforço aos tabus sexuais. Então, os fatores culturais desempenham papéis, como o culto da virgindade feminina em um mundo de dois pesos e duas medidas, a exaltação do “homem” como ideal personalidade masculina, padrões duplos nas classes médias (COLLINS, 2016).

Como resultado, certas áreas da personalidade feminina estão, por assim dizer, passando por uma modernização resultante das novas concepções sobre o mundo e o ser humano. De um lado, algumas áreas permanecem presas do clima tradicional em que ocorre o processo mais amplo de socialização (SAFFIOTI, 1969, p. 197). Por outro, a análise de Saffioti se concentra nas mudanças trazidas pelo desenvolvimento capitalista que se produz no papel da mulher na organização produtiva. Essas mudanças também se manifestam na transformação da estrutura das famílias. A questão que permanece sem solução em sua análise é a articulação entre a divisão sexual do trabalho na esfera doméstica, tendo a família de um lado e a estrutura de produção capitalista, do outro.

O ponto de partida deste tema está no processo de diferenciação entre casa e trabalho. Ou seja, na separação entre os processos de produção social integrados ao mercado capitalista por meio da divisão do trabalho e os processos ligados a casa e a reprodução realizada na esfera doméstica, no mundo privado e na privacidade da família (COLLINS, 2000).

A comunidade doméstica é o único sistema econômico e social que dirige a reprodução física de indivíduos, a reprodução de produtores e reprodução social em todas as suas formas, por meio de um conjunto de instituições, e que o domina mobilizando os meios de reprodução humana, ou seja, pode ser entendida como a estrutura que trata de reprodução. O capitalismo se baseia na comunidade

doméstica, seja por meio das suas potências imperialistas que levam à migração laboral para os espaços onde há demanda de mão de obra, ou através de sua transformação moderna, a família sob o capitalismo, que, embora tenha perdido suas funções produtivas, mantém os reprodutivos (EVARISTO, 2008).

O modo de produção capitalista depende, portanto, para sua reprodução, de uma instituição que lhe é estranha, mas que os mantém até hoje mais confortavelmente adaptados a esta tarefa e o mais econômico, para a livre mobilização do trabalho - particularmente o trabalho das mulheres - e para a exploração de sentimentos afetivos que ainda dominam as relações entre pais e filhos (EVARISTO, 2008).

O patriarcado, como sistema de subordinação das mulheres na família e na comunidade doméstica, assume importância analítica nesta perspectiva. Se você prestar atenção centra-se no lar-família como instituição social responsável pela organização da vida cotidiana e reprodução, sendo importante sua organização interna e os diferentes papéis de homens e mulheres. O modelo de casa/família do desenvolvimento capitalista é a casa nuclear patriarcal: o trabalhador masculino que, com sua sabedoria, pode fornecer os recursos monetários necessários para a manutenção da família trabalhadora. O que permanece implícito e invisível nesse modelo é que ele quer a contrapartida do trabalho doméstico da "dona de casa-mãe", que transforma a renda monetária em bens e serviços e permitem a manutenção e reprodução social (COLLINS, 2016).

A divisão do trabalho baseia-se na divisão natural do trabalho na família e na divisão da sociedade em várias famílias conflitantes. Ao mesmo tempo, há uma distribuição desigual do trabalho e seus produtos, ou seja, a propriedade, cuja forma inicial já está contida na família, onde a esposa e os filhos são escravos do marido. A escravidão latente na família é a primeira forma de propriedade (EVARISTO, 2008).

Foi apenas com o crescimento da família patriarcal que a vida social foi dividida em duas esferas distintas: a esfera pública e a esfera doméstica. Essas esferas tiveram uma evolução desigual. A mulher foi rebaixada à esfera doméstica, acompanhada por uma poderosa ideologia sobre o seu lugar e o seu papel. Da dissolução das estruturas comunitárias e sua substituição pela família patriarcal, o trabalho das mulheres limitava-se à elaboração de valores de uso para consumo direto e privado. Todavia, estudos indicam a invisibilidade das tarefas da

domesticidade e, conseqüentemente, o papel da mulher na sociedade era diminuído. Embora homens e mulheres trabalhadores reproduzam a força de trabalho através da criação de mercadorias para troca e consumo indireto, as donas de casa reabastecem diariamente uma grande parte da força de trabalho de toda a classe trabalhadora de uma antiga ideologia alienante do sexo, que nos impede de perceber claramente a importância econômica desta forma de substituição direta e privada da força de trabalho. O trabalhador e sua família não se sustentam apenas com o que compram com seus salários, a dona de casa e outros membros da família devem investir muitas horas em trabalhos domésticos e outros trabalhos de subsistência (COLLINS, 2016).

O trabalho da mulher durante muito tempo foi visto como um trabalho invisível, uma vez que não é um trabalho remunerado. Diferente do trabalho realizado pelos homens no espaço público, trabalho remunerado e visível. O trabalho doméstico, como parte da vida cotidiana, pode ser visto como o conjunto de tarefas, em sua maioria habituais e repetitivas, que garante a reprodução social em seus três sentidos: o primeiro sentido, na reprodução estritamente biológica, que no nível familiar significa gestar e ter filhos e no nível social refere-se a aspectos sociodemográficos da fecundidade; o segundo sentido na organização e execução de tarefas da reprodução da força de trabalho consumida diariamente, ou seja, as tarefas domésticas que permitem a manutenção e subsistência dos membros da família que, como trabalhadores assalariados, reabastecem suas forças e habilidades para poder continuar oferecendo mão-de-obra capacitada dia a dia; e por último a reprodução social de tarefas voltadas para a manutenção do sistema social, especialmente no cuidado e socialização precoce de crianças, doentes e idosos, incluindo também a transmissão de normas e padrões de comportamento aceitos e esperados (EVARISTO, 2008).

Nisto, a reprodução biológica é confundida com a reprodução privada da força de trabalho. Em suma, a tradição encarnada está ancorada na análise da organização social e o desenvolvimento do capitalismo, ligando família e a miscigenação com o mercado de trabalho e a organização da produção. Tratava-se, na época, de esconder a importância social das mulheres no trabalho doméstico na retaguarda das lutas históricas, atrás dos grandes homens. O reconhecimento do valor da produção doméstica e do papel da mulher na rede social que sustenta e reproduz a existência social foi uma das questões-chave dos anos setenta, nas

nascentes análises feministas e nas palavras de ordem da luta e as reivindicações do movimento de mulheres (COLLINS, 2000).

Reconhecer e nomear a existência social e essa existência visível parecia ser um requisito para a reivindicação. Daí a necessidade de conceituar e analisar o cotidiano, o anti-heroico, o tecido social que mantém e reproduz (COLLINS, 2016). O debate teórico foi intenso: o que as mulheres produzem quando se dedicam à família e à casa, quem se apropria do seu trabalho? Ao longo dos anos, o reconhecimento da dona de casa como trabalhadora também gerou um debate político: ela deve ser reconhecida como trabalhadora com direitos trabalhistas? Pagar-lhe um salário ou uma pensão? Ou temos que transformar as relações de gênero na domesticidade?

A partir do estudo e investigação sobre a natureza do trabalho doméstico, foi possível observar a situação de invisibilidade e subordinação das mulheres. Esse conhecimento abriria diferentes caminhos para reverter essa situação. Há mais um passo a dar: a análise do desenvolvimento capitalista como um todo, embora o eixo seja definido na relação entre o trabalho das mulheres e a reprodução da força de trabalho. Ou seja, trata-se de uma análise centrada nos processos sociais ligados às classes trabalhadoras (EVARISTO, 2008).

A diferenciação em classes sociais está implícita em toda a análise, mesmo quando analisamos a situação atual da nossa sociedade. Diante dessa realidade da divisão sexual do trabalho e das responsabilidades domésticas das mulheres, a incipiente análise feminista voltou-se para o mundo de emprego. Parecia que, enquanto sua subordinação estava ancorada na distinção entre o mundo público e a vida privada, as mulheres tiveram que sair da esfera privada e participar do mundo público onde até então, a participação era predominantemente masculina (COLLINS, 2016).

Na forma de organização social da sociedade os atributos de gênero são diferentes para homens e mulheres. Sendo que para diversas atividades que normalmente são realizadas por homens, é conferido à mulher a ideia de fragilidade e incapacidade ou inadequação para realizá-la. O que era produzido e realizado pelas mulheres, em geral, era visto como de menor relevância, mesmo sendo atividades essenciais à sociedade. Com o marco histórico da Revolução Industrial e com os novos fatores trazidos pela fase da industrialização, estabeleceu-se mudanças para o mercado de trabalho, seja quando se tratava de mão de obra masculina ou quando era sobre a mão de obra feminina. Com as novas ferramentas

lançadas, a mulher, que antes era considerada mais fraca para a realização de trabalhos braçais, consegue desenvolver suas atividades sem tanta necessidade/dependência de força física. Ou seja, antes desse processo, a mulher não era vista como capacitada para realizar determinadas atividades e àquelas que elas realizavam não eram valorizadas, sendo vista apenas como uma pessoa que deveria se subordinar ao marido, ao pai, ou ao qualquer outro membro da família que pertencesse ao sexo masculino, não tinha direito a opinião, sofriam preconceitos de diversos tipos e a posição que alcançavam era sempre inferior aos demais indivíduos. Desse modo, verificou-se e verifica-se até hoje a necessidade de buscar cada vez mais a redução desse tipo de discriminação (TREVISO, 2008).

As tendências seculares mostraram que isso já estava ocorrendo, e se manifestou no aumento dos níveis educacionais e na taxa de participação das mulheres na força de trabalho. A partir da década de 1970, o aumento da participação feminina na força de trabalho na América Latina foi de uma magnitude enorme. Mas o que acontece quando as mulheres entram no mercado de trabalho?

Há poucas oportunidades de acesso a “bons” empregos, discriminação, dominação salarial e definições sociais de tarefas “tipicamente femininas”, isto é, aquelas tarefas que ampliam e reproduzem o papel doméstico tradicional (serviço doméstico e serviços pessoais: secretárias, professores e enfermeiros) e na qual se concentram as vagas direcionadas ao público feminino. Em suma, a segregação e a discriminação são a regra, as relações de classe são combinadas com subordinações de gênero de uma maneira especial tanto no mercado de trabalho (produção social) e na esfera da domesticidade reprodução social. Essa combinação pensada como um “duplo turno” em análises microsociais continua sendo uma fonte de tensão em todo o tempo e estará sujeita a várias formas de intervenção do Estado (EVARISTO, 2008).

Diante disso, segundo o estudo de Silva (2018), colocando em foco o fenômeno da mobilidade urbana, a forma como os deslocamentos são realizados não atendem às necessidades do grupo mais vulnerável, ou seja, das mulheres mais pobres, pretas e pardas. Seja por meio de caminhadas, de bicicleta ou por transporte público. No caso deste último, os trajetos são planejados para deslocamentos de casa para o trabalho sem considerar as experiências vivenciadas por mulheres cotidianamente, que em função de uma estrutura patriarcal de sociedade, desempenham múltiplas tarefas ao longo do seu dia, assim cabendo a

elas o papel de cuidar dos afazeres domésticos, dos filhos, dos idosos e suas atribuições de trabalho entre outras. Madariaga *et al* (2013) introduzem em relação a esse aspecto o conceito de “mobilidade dos cuidados”, que se refere a necessidade de uma jornada estendida em razão de ter que cuidar da família, e se deve fazer visível este tipo de trabalho, que na maioria das vezes, não remunerado e que requer esforço, tempo e dedicação.

No que se refere às funções desempenhadas, a Figura 14, traça de maneira esquemática a porcentagem das mulheres por cargo, respeitando os níveis hierárquicos e utilizando-se de dados quantitativos das 500 maiores empresas brasileiras. Verifica-se que a participação feminina vai se reduzindo à medida que vai se aproximando dos cargos mais altos da organização, tendo 58,9% da totalidade de cargos de estágio e chegando a apenas 11% no conselho de administração dessas empresas (PIO, 2018).

Figura 14: Distribuição das mulheres dentro do quadro de pessoal das 500 maiores empresas do Brasil (2016)



Fonte: Pio, 2018.

Pio (2018) conclui sobre a participação das mulheres no mercado de trabalho:

(...) A inserção no mercado de trabalho e continuidade da carreira para a mulher é um desafio para muitas mulheres e empresas que ainda registram algumas diferenças entre os gêneros como salário e oportunidades. O Brasil apresenta uma crescente entrada das mulheres no mercado justificada principalmente por dois fatores, necessidade de melhorar a renda familiar de um lado e do outro o lucro gerado pela contratação de uma mão de obra mais barata executando mesmo trabalho realizado pelo homem. É necessário que exista políticas de fiscalizações mais atuante e estudos de casos mais aprofundados sobre as diferenças do trabalho e salários entre homens e mulheres para evitar conflitos e gerar uma condição igualitária entre ambos (PIO, 2018, p. 39-40).

As diferenças geradas pelas discriminações se relacionam de maneira ampla com o fenômeno de exclusão social, esse que é grande responsável por criar e reproduzir a pobreza. Os mesmos ocasionam a vulnerabilidade dos indivíduos que pertencem aos grupos que sofrem discriminação e geram barreiras poderosas para que eles ascendam profissionalmente, uma vez que se reduzem as oportunidades. Esse tipo de divergência que se estabelece é um dos eixos que estruturam o fenômeno da desigualdade social brasileira. Dessa forma, é essencial que se busquem medidas de superar tais problemas (ABRAMO, 2006).

Os riscos aos quais as mulheres são expostas durante a mobilidade urbana são inúmeros, como assaltos, furtos, assédio, estupros, entre outros, tendo em vista que seus corpos são considerados frágeis e assim tornam-se alvos mais fáceis. Dessa forma, a construção social dos padrões de gênero e dos papéis de cada indivíduo na sociedade impactam diretamente na forma em que homens e mulheres ocupam as cidades (NUNES; SILVA, 2020). A questão dos riscos também gera impacto na mobilidade de gênero, de acordo com Saraiva et al (2021):

Um outro ponto a considerar relaciona-se a certos tipos de violência a que as mulheres estão expostas. O fato da maior exposição das mulheres à violência de gênero, assaltos e assédios sexuais no transporte público e nas instalações relacionadas, muitas delas limitam o seu deslocamento, especialmente ao entardecer e à noite, a fim de evitar situações de perigo (SARAIVA et al, 2021, p. 157).

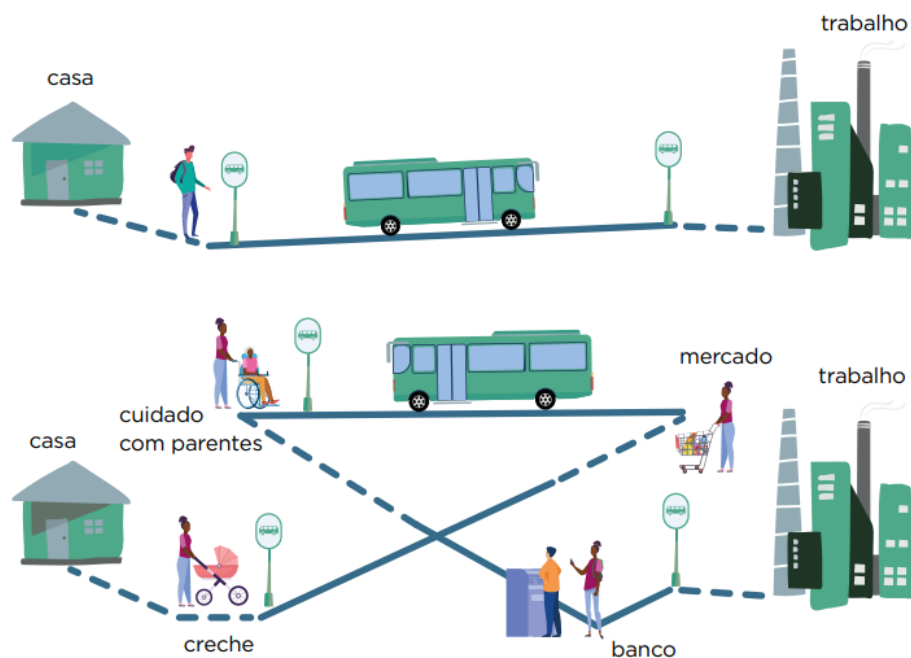
A sociedade predominantemente patriarcal que se perpetua até os dias atuais, traz à tona a atribuição dos trabalhos domésticos ao sexo feminino, ou seja, as mulheres são responsáveis pela realização da maior parte dos trabalhos

reprodutivos, tendo que conciliar a sua vida profissional com as tarefas de casa e o cuidado com os filhos e demais familiares.

3.3. A mobilidade e questão de gênero

Assim a sua mobilidade também se difere do que ocorre com os homens, trazendo novos elementos como escolas e instituições de saúde que geram impactos sobre o deslocamento. A Figura 14 expõe a diferença entre os movimentos cotidianos de um indivíduo do sexo masculino e feminino, no qual se pode verificar a diferença de complexidade do trajeto e consequentemente do tempo gasto com mobilidade (ITDP, 2021).

Figura 15: Diferença entre mobilidade de homens e mulheres



Fonte: ITDP, 2021.

Segundo Jirón, em função dos diferentes papéis socioeconômicos desempenhados por homens e mulheres e suas responsabilidades distintas, o padrão de uso, acesso e necessidade de transporte são diferentes. De um modo geral, as mulheres tendem a se deslocar para além do trajeto trabalho-casa, realizando outras atividades que lhes são designadas, como o cuidado com os filhos, assim, sua movimentação nas cidades se dá de forma poligonal, tendo

múltiplos destinos e diferenciando-se também no que diz respeito aos motivos, contudo, na maior parte dos sistemas de transporte urbano, essa diferença não é considerada (Jirón, 2007).

Nanya et al (2019) também concorda com o que fora relatado anteriormente, salientando que não existe mobilidade neutra, porque homens e mulheres têm necessidades, experiências, usos e percepções diferentes dos meios de transporte e das instalações. Enquanto para os homens, a mobilidade geralmente consiste na possibilidade de viajar para o trabalho, para as mulheres a mobilidade inclui viagens para o trabalho e também viagens para várias atividades, incluindo o cuidado da família. A análise dos padrões de viagem das mulheres é, portanto, mais complexa do que a dos homens.

A questão de gênero e racial tem sido foco de discussão em diversos segmentos sociais, tendo sido inclusive, foco de diversas pesquisas científicas e práticas culturais. Tal contexto evidencia a necessidade de rompimento com um planejamento tradicional, que evidencia as diferenças e a supremacia de determinados grupos e que tem como base a experiência desses, sem incorporar a particularidades dos demais indivíduos. Destacando o caso das mulheres brasileiras, observa-se a baixa preocupação com situações como o trânsito por vias escuras, que as deixam mais suscetíveis a violência; o próprio assédio dentro dos meios de transporte; a naturalização da jornada de trabalho ampliada em razão da mobilidade do cuidado, entre outros.

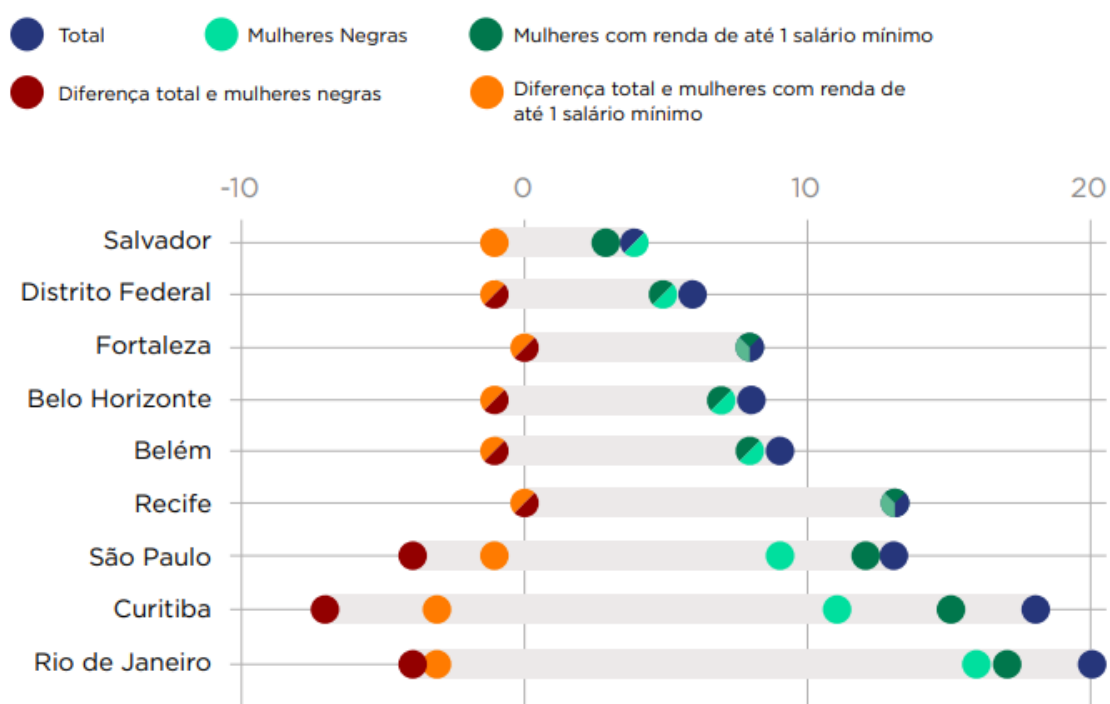
Dessa forma, observa-se que a justiça social e construção de cidades com mais dignidade deve englobar a participação feminina e o reconhecimento da vulnerabilidade existente nos deslocamentos dessas mulheres, não apenas de uma forma passiva, mas também de forma ativa, incorporando mulheres no processo de tomada de decisão, na elaboração de políticas públicas, entre outros, para que assim, se alcance a promoção e produção de ambientes justos para todos os gêneros e raças (PAULA, 2021). A autora ainda acrescenta que:

O espaço urbano e seus territórios são desenhados, dentro do modo capitalista de produção do espaço, para os que podem possuir bens e são convidativos ao consumo. Aos que não podem alimentá-lo economicamente se oferecem postos de serviço que fomentem a dinâmica do lucro. Sendo a mulher negra, no geral, a base de todas as pirâmides, ela permanece cerceada em seus movimentos e condicionada a ocupar apenas os postos de serviço. A essa mulher

não é reservado o direito à cidade lefebvreano (PAULA, 2021, p. 157-158).

Tratando-se de mobilidade, destaca-se que as mulheres negras e que possuem baixas condições financeiras são as que mais sofrem, tendo em vista que se encontram não apenas em posição de desigualdade com o sexo masculino, mas também com as mulheres brancas e que possuem maior renda. Elas são prejudicadas pela dificuldade de acesso ao transporte nos locais em que residem e assim, se tornam mais vulneráveis à violência e a exclusão social. Em paralelo, verifica-se também que as maiores desigualdades na forma como são distribuídos os trabalhos reprodutivos, no acesso ao mercado de trabalho e na permanência no mesmo e, por consequência, as menores rendas também incidem sobre as mulheres negras no Brasil (ITDP, 2021).

Figura 16: Resultados percentuais da cobertura pelo transporte de média e alta capacidade para população total, população de mulheres negras e população de mulheres com renda de até 1 salário mínimo, por região metropolitana



Fonte: ITDP, 2021.

Dados sobre a cobertura do transporte público por parte da população total, das mulheres e das mulheres que com renda de até um salário mínimo em algumas regiões metropolitanas do Brasil, é apresentada na Figura 15. Pode-se verificar o

percentual de cobertura para as mulheres negras como inferior a 10%, o que demonstra o acesso precário a mobilidade e uma situação de desequilíbrio em comparação aos demais grupos (ITDP, 2021).

Salienta-se que as periferias das cidades são demarcadas por uma inferioridade existencial, submissos aos que possuem poder e com questões políticas, econômicas e sociais particulares, que normalmente possuem cunho negativo, seja pela localização afastada dos grandes centros como pela violência, ocasionado pelos movimentos do tráfico, milícias, entre outros. Além disso, quando se trata do perfil socioeconômico da população que ali reside, verifica-se as baixas condições financeiras e a etnia negra predominante, que evidencia grupos com maior vulnerabilidade e o descaso das políticas públicas, no qual vê-se facilmente a ausência de direitos e a exclusão (PAULA, 2021).

Nesse contexto, destaca-se mais uma vez a necessidade de compreender o quão complexo são as relações sociais no Brasil e as classes que possuem privilégios, considerando-se fatores como cisgeneridade, heteronormatividade, branquitude etc. Sendo a violência, que também se expõe em forma de negligência, mais comum a parcela mais pobre e não-branca da população. Tal fator contrapõe o que se defende ao tratar do direito à cidade, no qual se observa que a realidade vivida pelos indivíduos que sistematicamente tem os direitos negados ou menos valorizados no dia a dia é contraditória ao que deveria ser (BERTHOLINI; CUNHA, 2021).

Ribeiro (2021) ressalta que:

Corpos de mulheres negras objetificados circulam por serem força de trabalho e de reprodução sexual, porém muitas de nós têm o seu direito retirado, como no caso do direito de movimentar-se; o que antes foram correntes e chicotes, hoje dilui-se em ações invisíveis de exclusão que inviabilizam alcançar a 200 plena cidadania. Ao longo da história, ainda estamos ocupando as ruas e sendo a base da economia da sociedade (RIBEIRO, 2021, p. 199-200).

Assim, a constituição e planejamento urbano devem considerar a realidade de gênero e raça para fornecer serviços de forma a garantir o direito à cidade. É necessário que se escute as vozes femininas e que se tomem iniciativas que parecem simples, mas que impactam diretamente no jeito de existir e viver das mulheres, como a iluminação das paradas de ônibus e das ruas, possibilidade de

acessar ou descer do transporte coletivo fora dos pontos de paradas, conscientização sobre saúde, entre outros. Apenas através da atenção às necessidades dos grupos, que na maior parte das vezes são silenciados, será possível democratizar as cidades. É fundamental que se estructurem políticas com e para esses grupos inferiorizados e que se discutam sobre a sua realidade, levantando questões como: onde a população negra reside? Quais iniciativas podem minimizar a pobreza e o ciclo de violência feminino? Etc. (PAULA, 2021).

As desigualdades de gênero, raça e renda se perpetuam na mobilidade urbana e não apresentam solução fácil. É necessário que se busque dados qualificados e que se estructurem e incorporem no planejamento políticas e planos que atuem nessa situação, do mesmo modo que se determinem indicadores e metas que possibilitem o controle, acompanhamento e avaliação contínua das medidas que foram tomadas. Ressalta-se assim, novamente, a necessidade de que as mulheres e mulheres negras e com baixa renda possam participar e assumir lugar de importância no processo de tomada de decisão estratégica. Pauta-se que a busca por mudanças e melhorias na mobilidade devem ser incessantes (ITDP, 2021). O relatório do ITDP, ainda destaca que:

Cidades e regiões metropolitanas brasileiras devem abordar cinco aspectos fundamentais que interferem diretamente no grau de capacidade para o planejamento responsivo ao gênero e raça:

1. Promover a diversidade de gênero, raça, classe, idade e a inclusão de pessoas com deficiência no corpo técnico e nos cargos de tomada de decisão nas instâncias de planejamento, implementação e operação da mobilidade e dos sistemas de mobilidade urbana;
2. Coletar e publicitar dados de origem e destino responsivos ao gênero e raça/cor que considerem: • no mínimo, as variáveis de gênero, raça, renda e idade de cada pessoa e; • idealmente, a existência de crianças no domicílio e o grau de responsabilidade das mulheres com os cuidados dos dependentes; • os modos de transporte em cada trecho de deslocamento; • o tempo diário gasto em deslocamentos a pé, por bicicleta, de espera e dentro do transporte público.
3. Propor indicadores de mobilidade e de desenvolvimento urbano que possam apoiar o monitoramento do alcance do objetivo de redução das

desigualdades, promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Como iniciar a luta por cidades equitativas, feministas e antirracistas;

4. Desenhar indicadores que consigam promover análises de acesso a partir de linhas de ônibus convencionais, para avaliar a frequência, confiabilidade e as origens e destinos das pessoas em relação ao acesso a oportunidades básicas como empregos, serviços de educação, saúde e proteção.

5. Coletar dados relativos à violência de gênero nos deslocamentos urbanos, considerando os trechos percorridos em modos ativos e no transporte público de forma separada, para desenhar políticas de combate à violência de gênero na mobilidade (ITDP, 2021).

O planejamento e estruturação de um transporte público de qualidade seriam capazes de auxiliar as mulheres em sua jornada de atividades ampliada, principalmente as mulheres negras e com piores condições financeiras, tendo em vista que a precariedade dessa oferta contribui com o desgaste físico e mental dessas mulheres (ITDP, 2021).

4. CAPÍTULO: DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA SOCIAL AS MULHERES

4.1 Elucidações teóricas

O contexto contemporâneo demonstra um crescimento significativo da população do mundo que vive nas cidades, tendo em vista que metade da população total reside nessas áreas urbanas. É previsto que, no ano de 2050, a taxa de urbanização mundial irá corresponder ao valor aproximado de 65%. Diante dessa realidade, torna-se um desafio exercer uma governança de maneira democrática, considerando que se deve respeitar a riqueza e a complexidade da economia, do meio ambiente, da política e da cultura local, bem como os direitos e a humanidade dos indivíduos que ali residem.

A necessidade de estabelecer condições satisfatórias para que se viva em harmonia dentro das cidades, tem contrastado com o cenário de concentração de renda e poder nas mãos de poucos. Verifica-se uma aceleração do processo de urbanização, que vem contribuindo para inúmeras modificações, como a destruição do meio ambiente e a privatização de espaços que antes eram públicos, tais fatores têm ocasionado um maior empobrecimento populacional, gerando exclusão e segmentando a sociedade e o espaço.

O estudo das questões urbanas permeou grande parte dos esforços de Milton Santos. Uma visão mais completa desses esforços pode ser encontrada no artigo de Maria Encarnação Beltrão Spósito "Análise Urbana nas Obras de Milton Santos", Caderno Prudentino de Geografia, 1999. Em conclusão, Santos (1999) menciona:

"Este trabalho tem por objetivo apresentar um painel de partes da obra de Milton Santos. Além daquelas de cunho teórico-metodológico mais aprofundado, há outras contribuições de caráter amplo e inovador que tornam este um diálogo produtivo entre intelectuais e outros que constroem o pensamento a partir de outras matrizes disciplinares." Vejamos agora alguns trechos do próprio Milton Santos para nos dar uma noção da grandeza dessa contribuição. No livro "Urbanização no Brasil" (SANTOS, 1993a) há um capítulo "A organização interna da cidade: a cidade do caos" (SANTOS, 1993b).

Lá, os autores vão dar uma olhada em como eles funcionam e, mais importante, como a maioria das pessoas vivem: "Problemas semelhantes existem em todas as cidades do Brasil, em graus e intensidades variados. Seu porte, tipo de atividade, área de atuação etc., lazer, água, esgoto, educação e saúde, tudo isso é genérico e revela enormes carências.

Para Milton Santos a globalização é excludente, pois: “A globalização, ou seja, a mando dos grandes interesses corporativos, constitui um receptáculo para as consequências da expansão capitalista que devora os recursos públicos, uma vez que estes são orientados para o investimento econômico em detrimento do gasto social.” (Santos, 1993b, p. 95). Podemos então aprofundar o funcionamento da produção do espaço urbano no capítulo “Urbanização e a Cidade Empreendedora” (SANTOS, 1993c, p. 111):

“Dessa forma, o processo de urbanização corporativa se impõe ao conjunto da vida urbana, mas como um processo contraditório, contra várias partes da cidade, partes da população, formas específicas de produção, modos de vida, comportamentos. Antagonismo e complementaridade, mas os aspectos cooperativos da vida urbana são muitas vezes superiores às formas anteriores de relações externas e internas nas cidades, embora essas formas anteriores, conhecidas como formas tradicionais de realização econômica e social, fossem de interesse para populações maiores e áreas mais amplas, agora é urbanização corporativa e cidades corporativas.”

Para muitos, o objetivo ainda consiste em desenvolver as cidades como um espaço social, no qual se possa condições e oportunidade equânimes, que possibilite a seus moradores uma vida digna, independentemente de suas características étnicas, sociais, de gênero, culturais etc., de modo que se consiga proporcionar à população uma vida melhor. Entretanto, para que as cidades passem a promover maior justiça social é fundamental que práticas mais humanas, saudáveis e democráticas sejam incorporadas no seu modelo de governo, fazendo com que a gestão local e as políticas públicas atuem no sentido de minimizar a desigualdade social, a discriminação e todas as outras formas de segregação de pessoas, grupo sociais e comunidades, entre outras ações. Existem, em várias regiões do mundo, um movimento de lutas sociais que buscam alterar a forma de governar, planejar e se estruturar o ambiente das cidades, visando promover o acesso igualitário de todos os habitantes do local às riquezas econômicas e culturais (JUNIOR, 2005).

O período contemporâneo é marcado por uma época em que os princípios dos direitos humanos passam a ser debatidos no contexto político e ético. Gasta-se bastante tempo pensando em como é possível promover melhorias no mundo. Contudo, para a maior parte das pessoas, esses conceitos não instigam a supremacia liberal e a estrutura de mercado neoliberal, bem como não desafiam a legalidade e o poder da ação estatal. Muitas vezes, o direito à propriedade privada e

o lucro, ou seja, as premissas do capitalismo se sobressaem aos direitos humanos. Nesse sentido, discorrer e discutir sobre o direito à cidade é fundamental (HARVEY, 2012).

A cidade pode ser definida como o local estruturado pelas pessoas, homens e mulheres, para consolidar o mundo em que vivem o mais próximo possível daquilo que almejam, sendo ela uma extensão de si próprio, mas também um fator que irá transformar a sua vida. Em geral, a sua construção é pautada em sua perspectiva local, ambiental, relaciona-se com seu modo de viver, com as tecnologias que estão disponíveis e com a paisagem que desejamos. O direito à cidade consiste não apenas na liberdade individual de realizar os acessos aos recursos urbanos, mas refere-se também a capacidade de mudar a nossa vida a partir das alterações que ocorrem na cidade. Ademais, consistem em um direito coletivo, antes de ser considerado direito individual, já que toda alteração no meio depende da atuação comum para estruturar o processo de urbanização (HARVEY, 2012).

Lefebvre (1999) destaca sobre os modos de organização dos indivíduos:

(...) a não-cidade e anticidade vão conquistar a cidade, penetrá-la, fazê-la explodir, e com isso estendê-la desmesuradamente, levando à urbanização da cidade, ao tecido urbano recobrimdo as remanescências da cidade anterior à indústria (LEFEBVRE, 1999, p.25).

O direito à cidade pode ser considerado uma noção fundamental à reforma urbana, tendo em vista que o Estatuto da Cidade brasileiro é um instrumento legal e institucional para a organização das cidades do país. Por meio dessa legislação, os municípios passam a ter que estruturar instrumentos de participação social em sua gestão, com é o caso dos conselhos e conferências das cidades. A inclusão do orçamento participativo também reforça a prática de uma governança mais democrática no cenário urbano, com a construção de políticas públicas que visam proteger e promover os direitos sociais dos indivíduos que vivem no local, sobretudo os que se encontram em situação de vulnerabilidade. O direito brasileiro engloba o direito à cidade no mesmo nível que trata outros direitos de defesa coletivos, como o direito do consumidor, direito do meio ambiente, direito da criança e do adolescente, entre outros. Assim, a experiência brasileira se torna diferenciada, a partir do reconhecimento jurídico para garantir legalmente o direito à cidade. Tradicionalmente, a proteção dos direitos de quem habita as áreas municipais

partem de uma perspectiva de direito individual, com o intuito de promover os direitos da pessoa no ambiente da cidade. Contudo, no caso brasileiro, esse aspecto já apresenta uma evolução, dado que traz objetos e elementos que o transformam em um novo direito humano, em um direito fundamental (JUNIOR, 2005).

As cidades, de uma perspectiva histórica, surgiram a partir de uma concentração social e geográfica, assim, a urbanização foi pautada desde o princípio como um fenômeno de classe. Essa característica se perpetuou com a ascensão do capitalismo, fazendo surgir uma conexão estreita entre o desenvolvimento capitalista e a urbanização. De uma forma geral, a produção capitalista tem como objetivo a produção de excedentes de forma a gerar mais-valia, essa última que será reinvestida para gerar cada vez mais mais-valia, como resultado tem-se a contínua expansão da produção que é associada à acumulação de capital, que acompanha o desenvolvimento da urbanização a partir do capitalismo.

Existe uma constante necessidade de se encontrar um terreno lucrativo, que seja capaz de produzir e absorver esse excedente de capital, o que ocasiona uma problemática que consiste nas barreiras à livre expansão. O sistema capitalista buscará todas as alternativas para superar tais barreiras e conquistar um lucro cada vez maior, seja pela barganha ao trabalho, pela estruturação de novas tecnologias, seja pela expansão ao comércio exterior, ou por novas formas de explorar os recursos naturais, entre muitas outras. Então, questiona-se sobre qual o limite para driblar essas barreiras e obter a expansão do terreno produtivo que irá influenciar o fenômeno da urbanização capitalista? (HARVEY, 2012).

O conceito de direito à cidade, foi evidenciado por Henri Lefebvre no final dos anos de 1960, tendo, esse termo, se difundido na literatura ao longo dos anos. O direito à cidade tem como premissa a união do espaço que se encontra segregado, o que deve ser defendido pela política e lutas populares, sobretudo com vistas a combater a lógica do capitalismo sobre a produção da cidade, que apenas mercantiliza o território, transformando-o em parte de seu processo de geração de lucros. O direito à cidade, nessa perspectiva, não se refere apenas a construção de um ambiente melhor e mais digno, mas relaciona-se com a ruptura da lógica capitalista, na busca por estruturar uma vida diferente em que a ocupação territorial seja pautada no valor de uso da terra e não no seu valor de comercialização. Dessa forma, o direito à cidade deve ultrapassar o arcabouço jurídico do Estado, e se consolidar em um instrumento de transformação.

O que Lefebvre propõe se assemelha a reforma urbana que foi promovida entre os anos de 1853 e 1870 na cidade de Paris, por meio da intervenção de Haussmann, que resultou em uma reformulação radical do espaço urbano, tendo expulsado os trabalhadores para os subúrbios das cidades e consequentemente os afastando do espaço urbano. Todo esse movimento aconteceu como protesto à classe dominante de Paris sobre as jornadas operárias de junho de 1848.

De acordo com a perspectiva lefebvriana, essa segmentação do espaço pela transferência dos trabalhadores consistiu em uma estratégia burguesa para diminuir o ritmo da democracia urbana que estava sendo estimulada pelas lutas populares, tendo em vista que, naquela época, tais lutas apresentavam-se como uma ameaça aos interesses políticos da classe dominante da cidade. Lefebvre ainda ressalta que, se a cidade é um espaço em que acontecem encontros dos quais podem emergir conflitos, ao segregar a realidade urbana, como Haussmann colocou em prática, é possível neutralizar as especificidades e características da vida urbana, ou seja, anula-se os espaços em que diferentes classes e grupos sociais iriam conviver em conjunto. Com esse processo, os subúrbios, que antes serviriam apenas como espaço para moradia das classes operárias, tornam-se atrativos para a burguesia parisiense, que começa a esvaziar o centro da cidade, deixando o espaço para os escritórios e práticas que são exclusivamente comerciais. O centro da cidade ao mesmo passo que se torna um centro de consumo, também reflete o consumo local.

Em razão dessa reformulação espacial, Paris foi submetida a uma progressiva lógica capitalista no que tange à produção do espaço. A especulação imobiliária, nesse contexto, possui um papel importante, tendo em vista que sua atuação caminha na mesma direção do crescimento da mercantilização dos territórios, dessa forma, ao invés de se obter o valor de uso da terra, o valor de comércio é que prevalece. Para Lefebvre, o direito à cidade está relacionado, principalmente, ao direito de vivenciar e utilizar a centralidade do espaço urbano pelo seu valor de uso, contrapondo-se ao seu valor de troca, e em razão disso, é necessário o rompimento com a lógica capitalista e o pleno acesso às oportunidades e riquezas do local (TRINDADE, 2012).

Para Lefebvre (1999), a própria criação das cidades está associada aos processos sociais resultantes da atividade capitalista. De acordo com o teórico, para sobreviver o capitalista é necessário a criação de um espaço social, que seja amplo, instrumental e mistificado. Dentro desse espaço construído é que serão produzidas

e reproduzidas as relações, bem como introduzidas diversas contradições pertencentes ao tempo presente ou a outros períodos.

Destaca-se que existem diferentes interpretações a respeito do que consiste e envolve o direito à cidade. Castells traz uma crítica à visão de Lefebvre ao afirmar que se trata de um conceito abstrato e utópico, no que concerne ao pensamento sobre uma sociedade comunista. Para ele, o direito à cidade estaria mais relacionado a uma essência que ultrapassa os períodos históricos, no qual os espaços permitiriam a criação de novas relações sociais. Segundo Castells, a visão de Lefebvre para chegar nessa perspectiva trata-se de criar um caminho que ultrapasse as barreiras desses encontros, o que ele entende como a necessidade de existir uma cidade sem Estado, aproximando assim, o conceito do âmbito comunista. Tal fator para ele é inviável.

Outra crítica ao discurso lefebvriano, consiste em ser tratada a demanda por moradia como uma problemática. Para Castells, o processo de urbanização é decorrente da reprodução da força de trabalho, sendo as lutas sociais por moradia um estudo à parte. Harvey, apesar de não utilizar o a expressão “direito à cidade” por muitos anos, tinha uma preocupação com a forma que o capitalismo funcionava e como a cidade era pensada no interior desse quadro, servindo para imobilizar os investimentos no âmbito espacial, fazendo com que a urbanização seja um instrumento de criação de valor e, conseqüentemente, apoiando a superação de crises de acumulação dentro do sistema. Ou seja, de acordo com a sua perspectiva, no espaço urbano é que ocorrem as crises, mas é nesse mesmo espaço que elas são superadas. De um modo geral, ambos os pesquisadores vão contra a perspectiva de Lefebvre que coloca o direito à cidade como um conceito que articula sobre o marxismo e o espaço (TAVOLARI, 2016).

Em uma perspectiva geral, o direito à cidade corresponde ao direito de habitar, ou seja, corresponde à atividade de se apropriar de um espaço para morar, desprendendo-se um pouco da estrutura urbana. Consiste em transformar o espaço de acordo com os seus ensejos, apropriar de um local e moldá-lo. Contudo, tendo em vista que o espaço é resultado de uma produção social, a ação de habitar e o direito à cidade também envolve conflitos, tendo em vista que a estrutura local influencia o dia a dia das pessoas. Nesse sentido, os questionamentos e a busca pela transformação do espaço também devem ser enfatizados, sobretudo quando deixam de lado a dominação do espaço. Para mudar a vida é necessário que o

espaço seja alterado, assim questionar a propriedade privada dos territórios é necessário, bem como é essencial a valorização dos espaços públicos, tendo em vista que quando se exclui determinados grupos ou pessoas do espaço urbano, também os separa da civilização.

Salienta-se que a ação de habitar, ultrapassa a concepção de apenas morar, mas consiste em poder usufruir de forma plena da complexidade da cidade, tendo acesso à educação, saúde, lazer e todas as outras oportunidades que são ofertadas pelo espaço urbano. Ademais, ter um acesso a um sistema de transporte coletivo que atenda às necessidades da população com qualidade e assim possibilite a circulação por todo o território, também está incluso no direito à cidade, ao direito de habitar. Seria estabelecer uma infraestrutura necessária, suficiente e satisfatória para que os indivíduos vivam ali. Tudo isso sendo construído a partir de um ideal democrático, com a participação de todos os interessados no território, com a criação de políticas que de fato irão beneficiar a comunidade (FERREIRA, 2016).

Harvey (2012) destaca que o direito à cidade pode ser considerado um direito humano, no qual o lucro e a produção capitalista não podem se sobressair. Ele consiste em discutir e estruturar formas de promover um aprimoramento do ambiente social em seu aspecto mais amplo, tratando causas sociais, políticas, econômicas, de sustentabilidade e também de justiça social.

E, complemento ao sentir falta em seus textos, que Lefebvre e nem Harvey ao analisarem a questão das cidades, não pensaram na perspectiva de gênero. Nesta tese parto da perspectiva que, quando se traz a discussão para uma perspectiva de gênero, no debate sobre o direito das mulheres à cidade, as influências da divisão de gênero do trabalho na produção do espaço urbano não podem ser ignoradas. Esta divisão se baseia na hierarquia entre o trabalho produtivo, tradicionalmente atribuído aos homens, e o trabalho reprodutivo, tradicionalmente destinado às mulheres, atribuindo-lhes um espaço invisível. Desde a consolidação da sociedade industrial e durante grande parte do século XX, o espaço público foi historicamente atribuído aos homens, enquanto as mulheres ficavam restritas ao espaço privado. Como resultado, temos cidades que foram construídas, sem perceber as questões de gênero, que não consideram a perspectiva e as necessidades das mulheres desde o início. Projetadas por homens para homens (GALETTI, 2020).

No caso brasileiro, verifica-se que apesar do avanço jurídico no que se trata do direito à cidade, a realidade expõe um cenário contrário a isso, no qual pode se

verificar a desigualdade facilmente, com a existência de bairros cujos moradores possuem condições melhores próximos dos centros de consumo e do acesso aos serviços ofertados na cidade, sobretudo de forma pública, e os bairros de população mais vulnerável, que normalmente são caracterizados por uma falta de condições básicas de moradia e o difícil acesso a outras regiões do território. A legislação determina quais são os direitos e princípios que devem ser seguidos, contudo as instituições públicas não são capazes de transformar o espaço e oferecer aos seus moradores oportunidades equânimes, seja por falta de instrumentos, recursos, pela burocracia em excesso, ou outras questões. Dessa forma, parte da população, seja por aspectos étnicos, de gênero, culturais etc., deixam de ter suas necessidades básicas atendidas (VALENÇA, 2014). Provin (2019) destaca que:

A distância é um dos grandes inimigos do direito à cidade, sendo que a maioria das populações carentes dependem de transporte público (ineficiente e com preços não compatíveis à renda por elas auferida) para chegar até os centros urbanos e retornarem para casa. A partir do momento que a qualidade do transporte público é precária ou a limitação de trajetos acontece em determinados dias, a segregação espacial se intensifica (PROVIN, 2019, p. 13).

Harvey (1980) destaca que:

A justiça social é uma aplicação particular de princípios justos e conflitos que surgem da necessidade de cooperação social na busca do desenvolvimento individual [...] O princípio de justiça social, por isso, destina-se à divisão dos benefícios e à alocação de danos surgidos no processo do empreendimento conjunto do trabalho [...] Estamos procurando, em resumo, uma especificação para uma distribuição justa que apenas se propõe (HARVEY, 1980, p. 82 e 83).

Verifica-se que um dos principais fatores que se tornam uma barreira para que a justiça social aconteça e, conseqüentemente, resultam em exclusão, é a pobreza. As classes mais vulneráveis, de uma forma geral, estão mais distantes dos centros urbanos, possuem acesso mais difícil à saúde, transporte, educação e outros direitos que são fundamentais. Então, além de estarem mais distantes fisicamente, são essas pessoas que são mais limitadas no que diz respeito a alcançar algum espaço, no âmbito jurídico e político (PROVIN, 2019).

Galetti (2020) destaca que “se combinamos o debate de gênero com as condições de raça e classe, concluiremos que a cidade não é um território para as mulheres, muito menos para as negras e trabalhadoras”. Assim, para Nunes (2020):

Essas territorialidades expressam espaços de representação por estar muito vinculadas à prática cotidiana, aos dramas da vida e aos desafios de ser mulher numa sociedade patriarcal ao mesmo tempo também se caracterizam por representações do espaço já que nessas territorialidades estão mulheres que são lideranças e que vão exercendo esse duplo papel de viver o cotidiano e estar ao mesmo tempo nas instâncias de representação, sempre com uma observação de até que ponto essas representações não vão se distanciar da realidade dos espaços de representação. Por fim, essas territorialidades se dão, sobretudo por conta da identidade e da solidariedade da agenda comum de luta que unifica as diferentes pautas, as diferentes frentes de lutas e os diferentes movimentos de mulheres, isso caracterizaria esses territórios como espaço concreto que demonstra a força desses movimentos (NUNES, 2020, p. 187).

Sumi e Pina (2016) evidenciaram em seu estudo que, no ano de 2004, lançou-se uma carta aberta denominada "Carta internacional para o direito das mulheres à cidade", escrita por movimentos sociais e feministas, nos qual tinha-se o propósito de buscar cidades que fossem mais justas e democráticas. A mesma foi fundamentada nos seguintes tópicos:

- a. Introduzir ações afirmativas ou leis de cotas para aumentar a participação das mulheres no governo local e nos mais altos níveis de tomada de decisão;
- b. Reconhecer formalmente as organizações feministas e de mulheres como parceiras na governança local das cidades na tomada de decisões sobre políticas públicas e, em particular, o planejamento urbano;
- c. Desenvolver políticas para garantir uma maior participação das mulheres;
- d. Implementar políticas públicas que contribuam para a transformação da divisão do trabalho e para a dicotomia entre atividades públicas e privadas;
- e. Desenvolver orçamentos participativos com uma perspectiva de gênero;
- f. Incluir dados estatísticos demonstrando a contribuição econômica das mulheres para melhorar as condições salariais e sociais; e
- g. Desenvolver indicadores urbanos sensíveis ao gênero que reflitam a qualidade de vida na cidade, aumentando a transparência da governança local (SUMI; PINA, 2016, p.106).

Os espaços vividos todos os dias são negligenciados como locais políticos, mas um exame mais atento revela sua importância para a propriedade e os direitos de construção. Nesses espaços, frequentemente negligenciados, podemos reconhecer processos de negociação, desafio ou apropriação que medeiam as práticas espaciais cotidianas e onde as relações de gênero são criadas de forma discursiva. Os debates em torno da pertença dentro da cidade têm procurado revigorar e recuperar a vida urbana como fonte de inclusão política e ação de formas muito diferentes, apontando para uma habitação e ativação da pertença através de várias formas de movimento dentro do espaço. O direito ao discurso da cidade oferece uma gama de perspectivas sobre a recuperação da cidade como um local de ação política pública para os habitantes urbanos. No entanto, é através da atenção à centralidade das ações cotidianas para engendrar a pertença dentro da cidade que os direitos são minados através de experiências desiguais da cidade em tensão com os outros (BEEBEEJAUN, 2017).

A contínua negligência dos direitos de gênero e dos direitos incorporados à vida cotidiana revela os limites do direito à cidade como convencionalmente entendido. Se considerarmos os múltiplos direitos à cidade e reconhecermos os públicos contestados que coexistem dentro da cidade e suas táticas espaciais, pode haver maneiras mais produtivas de incorporar experiências divergentes dentro das práticas de planejamento. É importante compreender os múltiplos usos do espaço dentro de uma estrutura que esteja atenta à diferença, pois pode fornecer potencial para sustentar um sentido mais pleno dos direitos de gênero na vida cotidiana (BEEBEEJAUN, 2017).

No depoimento a seguir apresento a perspectiva de uma militante pelo direito das mulheres a cidade.

4.2 A perspectiva da vereadora Tainá de Paula

Para agregar a esse debate sobre direito à cidade e justiça social para as mulheres, trago a fala da vereadora Tainá de Paula, presidente da Comissão de Assuntos Urbanos, mulher negra com formação em arquitetura e urbanismo e militante sobre essas pautas. Em seus esclarecimentos numa entrevista realizada por mim em seu gabinete na Câmara dos vereadores da cidade do Rio de Janeiro,

onde ela elucida com conhecimento de causa o processo de planejamento urbano da cidade do Rio de Janeiro que aprofundou essas desigualdades.

De acordo com ela, pensar na mobilidade da cidade do Rio de Janeiro é pensar em camadas de fracasso. O processo industrialização/pós-colonialismo da cidade teve como alicerce o desenvolvimento da malha rodoviária. Houve sucesso em certo período do transporte ferroviário em 1970 e 1980, mas o que pode ser visto nos outros modais foi um desinvestimento, como o aquaviário ou metroviário, por exemplo. O que, de acordo com a opinião dela, foi uma lástima, pois hoje se percebe um grande volume de pessoas na periferia e muitos gargalos na locomoção. Nas áreas mais densas, P3 e P5, há problemas crônicos no debate da locomoção, tendo em vista que os indivíduos que ali residem precisam se deslocar grandes espaços para trabalhar e assim, tem-se uma periferia que dorme mal, se alimenta mal e se locomove de maneira insatisfatória.

Ao longo dos anos, outros estados e cidades buscaram melhorias no sentido de mobilidade, como São Paulo, com a criação de corredores próprios de cada modal e taxaço do transporte individual. Contudo, o Rio de Janeiro foi ficando para trás nesse contexto.

Já no começo do século XXI, muito em razão dos grandes eventos, como as Olimpíadas, houve uma maior mobilização no que tange ao transporte na cidade. Mesmo com esse impulso, a locomoção nessa nova fase não é pensada ao morador do Rio de Janeiro, mas com uma mentalidade para atender o público externo, ou seja, os usuários desses grandes eventos. O metrô da linha 4 e o túnel Transoeste do BRT que liga a zona oeste litorânea da mais interna, mostra um panorama de mudança, ao fazer um link de uma região periférica com uma área com características de centralidade que é a região da Barra da Tijuca.

Em seguida, a vereadora, pontuou que o BRT, para as usuárias do transporte, apresentou um avanço na questão de tempo de locomoção, que muito se deve aos túneis e não ao transporte em si, mas ao mesmo tempo, houve uma limitação delas que ficam reféns do BRT já que as outras linhas de transporte foram extintas. Ademais, ressaltou também o sucateamento do sistema que aconteceu ao longo do tempo.

A partir disso, a vereadora apresenta uma avaliação do corredor Transoeste:

- A primeira vertente diz respeito aos eixos que o modal articula, que é a conexão entre a P4 e P5, que vem de uma discussão antiga e que se demonstra muito importante na atualidade, sendo um eixo de expansão, com criação de condomínios e outros, mas que não deve-se simplesmente ao BRT e sim a ligação entre essas áreas.
- A segunda vertente, refere-se ao fato do gestor público não ter dado importância ao modal que foi escolhido para fazer essa conexão, foi feito um cálculo que subdimensionou o custo a longo prazo de um modal a quatro rodas, o BRT foi vendido como um modal de alta capacidade quando na realidade ele é de média capacidade, além disso, já nasce desgastado, pelo tempo que ele demorou a chegar em sua capacidade total, assim, mesmo que tenha sido possível diminuir o deslocamento entre origem e destino, diminuindo o fluxo de veículos por minuto no leito do BRT, não se conseguirá atingir o que se alcançaria, no que diz respeito ao impacto à população, utilizando um modal que de fato fosse de alta capacidade (trem, metrô), além disso, se for analisado os gastos de manutenção de intervenção no BRT desde a sua implantação até 2022, verifica-se que já seria possível a quitação da instalação de um transporte de alta capacidade.

Portanto, ela complementa, o BRT não deveria ter sido um modal fim, mas sim um modal de transição para a instalação de um modal de alta capacidade. O BRT foi construído para suprir uma locomoção de alta complexidade e a longas distâncias, mas a demanda reprimida que existe de mobilidade é de alta capacidade e o modal é de média capacidade e para menores distâncias, e dessa forma, o BRT nasce com um erro de origem, tendo sido criado sem o intuito de substituição e sem refletir os custos numéricos dos mesmos, e que pode ser que em um panorama atual, não será capaz de suprir as demandas de mobilidades da população. Mesmo o modal mais avançado e com uma infraestrutura de circulação adequada, a sua capacidade tecnológica é de cinco anos e assim precisará ser substituído. Acrescento que esse é um dos gargalos destacados no transporte, o sucateamento dos veículos que estão circulando desde 2012, que também foi destacado pelas usuárias assim como outros, como o assédio, a vulnerabilidade, entre outros.

Abordando a questão da violência dos usuários no transporte, a vereadora ressalta que o usuário se comporta estruturalmente de acordo com o ambiente que o recebe, ou seja, em um ambiente violento e de ausência a resposta são as ações de

descuido e violentas que comparecem, como de fato pode ser visto com a degradação dos modais e de toda a estrutura do BRT. O contexto de “empurra-empurra” é resultado da falta/disputa pelo espaço.

Ela destaca que, de um modo geral, as cidades são misóginas, havendo uma negação silenciosa da mulher e o seu trânsito, quando essas mulheres acabam não tendo estrutura suficiente para circular, pela falta de fraldário, por exemplo. As mulheres já sabem que as cidades são violentas com elas e assim elas vão negociando e tomando conta dos espaços de locomoção e participação nas cidades da forma que conseguem. Como solucionar isso? Com pequenas ações, como a construção dos fraldários nas estações, já que não há verba para a realização de grandes mudanças. É muito importante haver um fundo para políticas voltadas às mulheres. Em outro sentido, a chave da violência contra a mulher é banalizada de uma forma geral, sendo um problema menor e não importante, assim não há delegacias ou agentes de violência contra a mulher. De acordo com ela, um caminho viável seria o estímulo da participação feminina no poder público, investimento em colocar gestoras públicas no poder, pois a mulher se solidariza mais com o problema feminino, sendo assim, um ponto determinante.

A vereadora finaliza, pontuando que sobre o BRT é necessário que se promova e se provoque dados que sejam capazes de demonstrar que o mesmo deve ser substituído, tendo uma resposta de massa para a população atendida por ele.

Esses pontos tocados pela vereadora Tainá de Paula, com muita propriedade, vêm de encontro a ausência de uma cidade que permita o direito à cidade e justiça social a essas mulheres, seja no planejamento urbano de um modo geral, ou mais especificamente aqui para pesquisa na mobilidade cotidiana delas.

5. IMERSÃO NAS EXPERIÊNCIAS DE MOBILIDADE URBANA

5.1 Experiência de campo do pesquisador

Com o intuito de analisar as experiências de mobilidade urbana com uma perspectiva de gênero na cidade do Rio de Janeiro, voltado aos atuais corredores de transporte público por vias segregadas, conhecidos pela sigla em inglês BRT – *Bus Rapid Transit*, realizei algumas viagens utilizando o BRT até o terminal de Santa Cruz. Tal trajeto foi percorrido por três vezes em horários distintos com o intuito de verificar o fluxo e as características gerais do transporte. Todas as viagens iniciaram e finalizaram com o uso do metrô até o bairro Copacabana. Destaca-se que em razão do uso de dois modais de transporte, sendo que o metrô possui o valor de tarifa atualmente de R\$ 6,50 e o BRT o valor de R\$ 4,05, o valor gasto em cada viagem foi de R\$ 21,10 somando ida e volta. É importante salientar que dessa forma consegue-se percorrer o trajeto de ida ou volta em aproximadamente, 2 horas e 30 minutos.

Em um primeiro momento, percorri o corredor TransOeste, do BRT Rio, sendo em caráter observacional de uma forma geral e ampliada, e não especificamente ao recorte ao objeto da pesquisa em si. Tendo em vista o propósito de um contato inicial com a dinâmica cotidiana do modal de transporte. Essa primeira viagem aconteceu no período da manhã/tarde, em uma terça-feira, na qual, também, aproveitei para realizar a entrevista com o colaborador terceirizado do BRT que será exposta na próxima subseção. Para que eu possa acessar o sistema BRT Rio, residindo no bairro de Copacabana, na zona sul carioca, é necessário me deslocar primeiramente com o metrô, através das linhas 1 e 4 - não sendo necessário transbordo entre elas por ser tratar de uma mesma composição para as duas. Posteriormente, na estação terminal do metrô, é realizada a integração com o BRT, na localidade do Jardim Oceânico, no bairro da Barra da Tijuca, na zona oeste da cidade.

Iniciou-se a viagem às 10:05h, foi preciso caminhar por 4 quadras, durante 08 minutos, e chegar à estação Cardeal Arcoverde, uma das 3 estações do metrô localizadas dentro de Copacabana. Os intervalos em dias úteis, entre uma composição e outra, observados durante a experiência em campo por meio do painel informativo da estação, são de 7 minutos. Às 10:19h é realizado o embarque

na composição em direção ao destino pontuado anteriormente. O deslocamento que durou cerca de 20 minutos até a estação terminal do metrô e de integração com o BRT, passando antes pelas estações: Siqueira Campos e Cantagalo (Copacabana). General Osório e Nossa Sra. Da Paz (Ipanema); Jardim Alah e Antero de Quental (Leblon) e São Conrado/ Rocinha.

Durante o percurso, apesar de não ser o foco principal da análise, mas a título de comparação entre os dois modais (metrô e BRT), foi possível observar, que o metrô, é um transporte limpo, com ar condicionado eficiente e, que em razão do horário não ser de pico, estava tranquilo, com poucos passageiros em pé e uma rotatividade desses entrando e saindo nas estações ao longo de todo o percurso até estação terminal. Assim, foi possível verificar que os usuários conseguiam se deslocar de modo mais confortável, sobretudo tratando-se das mulheres, que para se resguardar, quando conseguem no horário de maior movimento é preciso estar no vagão exclusivo para elas, que funcionam das 6h às 9h e das 17h às 20h.

Havia a permanência dentro das composições de algumas pessoas que pediam por dinheiro ou alimentos, vendedores ambulantes e artistas de rua fazendo apresentações, mas sem nenhum conflito, apesar dos anúncios de áudios alertando para não dar esmola e que é proibida a comercialização de produtos e apresentações culturais de qualquer natureza, segundo uma liminar do tribunal de justiça do estado do Rio de Janeiro. Entretanto, eles se movimentam livremente entre um vagão e outro, e no caso dos artistas de rua, ao final das apresentações eles passam o tradicional chapéu em troca de alguns trocados.

Foi possível perceber também que predomina o uso de máscara adequado para a proteção contra o Coronavírus, até pelo decreto vigente de obrigatoriedade devido ao momento pandêmico que ainda atravessamos. Alguns poucos usuários, como os artistas de rua e homens mais jovens não usavam máscaras, ou quando usavam era de forma inapropriada no rosto, sendo o mais comum não tapar o nariz.

Ao chegar à estação terminal do metrô e de integração do Jardim Oceânico, a conexão entre os diferentes modais no seu transbordo possui informações de áudio e placas sinalizadoras, que levam facilmente às plataformas de embarque de ambos. No ponto de embarque do BRT já havia uma pequena fila formada e organizada através de cavaletes em gradis orientando o acesso as portas do ônibus, que é biarticulado contendo uma porta na frente do veículo, outra no meio e uma na

parte traseira de modo a distribuir rapidamente o fluxo de passageiros no interior do veículo.

Às 10h42, cinco minutos depois de fazer o trajeto caminhando entre os dois modais, o deslocamento aconteceu rumo ao outro terminal de integração, o Terminal da Alvorada Arquiteto Jaime Lerner, no cruzamento estratégico de dois dos três corredores em operação atualmente, o TransOeste e TransCarioca.

Figura 17: Imersão na mobilidade urbana



Fonte: Acervo do Autor, 2022.

Durante o trajeto, por não estar lotado, foi possível visualizar as estações intermediárias e seu entorno: Bosque Marapendi, Paulo Mata Rezende, Afrânio Costa, Riviera, Ricardo Marinho, Parque das Rosas e Barra Shopping em direção à zona oeste. São estações que dão acesso a grandes empreendimentos comerciais e residenciais ao longo do corredor de transporte, que se estrutura sobre a principal via dos bairros da Barra da Tijuca e do Recreio, a Avenida das Américas. Ademais, foi possível observar os comportamentos dos usuários no interior do veículo, que de uma maneira geral estão bem tranquilos e sozinhos: sendo comum a utilização de fones de ouvido e uso de celular; em menor grupo outros viajando conversando entre eles.

Do mesmo modo que no metrô, há uma distribuição nesse horário com pessoas embarcando e desembarcando ao longo do trajeto de forma equilibrada sem nenhuma estação com grande fluxo até chegar à de integração e destino final da linha, o Terminal Alvorada Arquiteto Jaime Lerner. Pode-se observar que a maior parte das pessoas que circulavam nesse horário eram jovens, às vezes voltando da escola/faculdade ou se deslocando para o trabalho, o quantitativo de homens e mulheres era similar.

Cabe destacar aqui questões mais problemáticas que não foram identificadas no modal anterior, o metrô, como: estado de conservação precário dos veículos e estações (portas emperradas de acesso dos ônibus, portas quebradas das estações, ausência de identificação do nome das paradas nas estações, para quem está no interior do veículo, ou mesmo de áudios informando a próxima parada – pelo menos nesse primeiro trajeto); aumento do número de vendedores ambulantes, bem mais intenso que no metrô, e vende-se de tudo: de cerveja a carregador de celular, entre outros.

Ao chegar ao meu primeiro destino, o terminal Alvorada Arquiteto Jaime Lerner, é possível fazer a integração com várias linhas de ônibus comuns e alimentadoras para os bairros adjacentes como da região da Baixada de Jacarepaguá, além dos já citados principais corredores. O desembarque aconteceu, exatamente, 10 minutos depois, às 10h52, mas diferente do primeiro terminal de integração junto ao metrô, no terminal Alvorada Arquiteto Jaime Lerner, pela dimensão e quantidade de linhas a visualização do destino se torna um pouco mais difícil. Mesmo não sendo um horário de pico o fluxo é grande e chega a gerar aglomeração e estrangulamento da passagem em alguns pontos das plataformas, onde se divide os espaços com edificações comerciais para vendas diversos produtos e serviços, sendo a predominância a comercialização de alimentos rápidos.

Nesse terminal, o direcionamento imediato é ao ponto de embarque da linha Alvorada para Santa Cruz Expresso – linha rápida, já que existe também uma linha no mesmo itinerário sendo parador, até com mais frequência de horários, mas levaria mais tempo para chegar ao meu destino, em função de parar em todas as estações ao longo do corredor TransOeste. A linha Expresso, na verdade um semidireto, só funciona em determinados horários considerados de maior demanda por passageiros - início da manhã, horário de almoço, final da tarde e início da noite. O relógio marca 11:00h, já é um tempo maior de espera, entre o ônibus chegar e

partir, que nas integrações anteriores. As 11h15 o veículo parte com os lugares sentados preenchidos, com poucas pessoas em pé. Nesse trajeto, é possível perceber um maior desgaste do pavimento, pois soube que usaram asfalto ao invés de concreto como previsto, que seria o mais recomendado para os corredores de transporte público. Com a deformação na pista, inclusive buracos, muitos solavancos, freadas bruscas e aumento do ruído no interior do veículo. Com relação ao sistema de ar condicionado estava com defeito e apenas ventilando, importante ressaltar que, desde que o início desse deslocamento através do BRT em nenhum momento ele funcionou.

Figura 18: Embarque da linha Alvorada para Santa Cruz Expresso



Fonte: Acervo do autor, 2022.

O problema maior é que foram projetados para receber climatização artificial e suas janelas não tem aberturas, o que gera total desconforto com essa situação. Um veículo desse completamente lotado no horário de pico é insalubre e, principalmente, em tempos de pandemia onde deveria ser o mais arejado possível.

Durante o percurso, o fluxo de pessoas aumentou, equilibrado entre homens e mulheres, predominando pessoas jovens e de meia idade, possivelmente entre 18 e 60 anos, chegando a ficar com muitos passageiros em pé. Do momento do embarque no terminal da Alvorada Arquiteto Jaime Lerner até a estação de Santa Cruz, levou em torno 1h20 minutos, isso porque era expresso e parando apenas nas seguintes estações: Salvador Allende/ Terminal Recreio – onde é possível fazer a transferência para o corredor TransOlimpica, através de um terminal ao lado da estação; Gláucio Gil; Recreio Shopping; Mato Alto – baldeações para as linhas convencionais, principalmente, para a região de Barra de Guaratiba; Magarça; Pingo d'água, onde é possível conectar-se com a região de Pedra Guaratiba, Sepetiba e mesmo para Campo Grande por linhas convencionais; Curral Falso, mais comum de se fazer a baldeação à Campo Grande, devido a otimização de tempo, trecho mais curto, sem precisar ir até estação terminal dessa linha, pois os corredores TransOeste e Cesário de Melo se conectam e tornam-se um único corredor até Santa Cruz a partir dali em diante, porém descer aqui torna necessário trocar de estação e pagar outra passagem (as estações são independentes); e depois, o semidireto só irá parar na estação terminal, não dando a possibilidade de transferência entre os dois.

O desembarque final aconteceu na estação de Santa Cruz, as 12h35, uma estação pequena, mal dimensionada para a demanda, pois é o terminal de dois corredores. Nesse horário já era possível ver muita aglomeração e filas tanto para viajar sentado como para ir em pé, no sentido oposto ao que o deslocamento aqui relatado aconteceu. Para o BRT do Corredor Cesário de Melo, são ônibus convencionais, de tamanho padrão circulando pela via segregada. Com intervalos maiores e também com menor fluxo de pessoas.

As 13h10 é realizado um novo embarque no ônibus que percorre a canaleta segregada em comum, só que parando em todas as estações (General Olímpio, Gastão Rangel e Cajueiros), para na sequência entrar no corredor da Avenida Cesário de Melo, tendo como estações seguintes até Campo Grande: Cesarão I; Cesarão II; Cesarão III; Vila Paciência (Inativa e em reforma no momento); Três Pontes; Cesarinho; 31 de Outubro; Santa Eugênia; Julia Miguel; Parque São Paulo; Cosmos; Icurana; Vilar Carioca, Inhoaíba; Ana Gonzaga; São Jorge; Pina Rangel; Parque Esperança e Candido Magalhães. O percurso durou em torno de 40 minutos, com estações bem próximas uma da outra. Nesse último deslocamento, passa-se

por várias comunidades e conjuntos habitacionais, a maioria de prédios de quatro andares do Programa do governo federal anterior, o “Minha Casa, Minha Vida”. Assim, foi possível observar que, em razão do seu entorno e do próprio horário, um fluxo de pessoas mais jovens ou mais idosas, sendo muitos adolescentes em idade escolar, senhoras idosas, pessoas portadoras de necessidades especiais, entre outros. Inclusive, são os próprios usuários que ajudam a essas pessoas a vencerem as barreiras de acessibilidade. Pois existe, por exemplo, um vão muito grande entre a plataforma e o veículo.

Figura 19: BRT Campo Grande



Fonte: Acervo do autor, 2022.

As estações de maiores movimentos são as que têm a presença de equipamentos urbanos, como escolas, postos de saúde e pequenos comércios de bairro. Porém o maior fluxo é do sentido bairro para Campo Grande. Essa estação está conectada com o terminal rodoviário de ônibus convencionais, no caso, linhas

alimentadoras interbairros, e nas proximidades, está a estação de trem da CBTU e todo um centro comercial de grande porte. Santa Cruz, também possui um centro comercial e de equipamentos urbanos e a estação terminal do Ramal de trem que vem da Central do Brasil no centro do Rio de Janeiro. As duas localidades nos extremos opostos do corredor Cesário de Melo formam pólos atrativos de fluxos e, assim de grande impacto na mobilidade urbana da região.

O terminal rodoviário vizinho ao BRT possui muitas linhas de ônibus e itinerários diversos, não somente interbairros da região mais também de linhas de longa distância, inclusive para as cidades como Niterói, Cabo Frio e Paraty, além de uma linha interestadual para a capital paulista. Sendo o espaço de grande porte e que funciona como um centro comercial com diversas lojas, escritórios, restaurantes e equipamentos de serviços como: caixas eletrônicos, lotéricas etc.

No caso, nesse corredor, por se tratar de ônibus convencional, a parte traseira do veículo fica para mulheres e crianças nos horários acima. Uma fiscal feminina faz o controle dentro do veículo e uma campanha publicitária com cartazes fixados no ônibus, estações intermediárias e terminais ajudam a informar e educar. Existe um cartaz Rosa com a figura de uma mulher e uma criança de mãos dadas e com informações pertinentes. O retorno ao ponto de partida desse descolamento, aconteceu depois das 15:30h e no terminal rodoviário do bairro de Campo Grande, ao lado da estação do BRT, onde já se via um aumento do fluxo de pessoas. Porém, a maioria dos trasbordos não era com o BRT, e sim, entre as linhas troncais que chegam ao terminal rodoviário com as linhas alimentadoras da região.

Já na estação do BRT, o tempo de espera foi de cerca de 10 minutos para embarcar no ônibus do sistema com destino à estação terminal do BRT no bairro de Santa Cruz. Ao percorrer o corredor da Cesário de Melo, que nesse horário ainda está bem tranquilo, com poucos passageiros em pé, favorecia ainda a permanência de vendedores ambulantes, vendendo principalmente água, mate refrigerante e cerveja num isopor junto ao corpo. Mais uma vez a permanência desses vendedores ambulantes ocorre sem conflito e com a permissão do motorista. Ao chegar a estação do BRT de Santa Cruz, há uma grande aglomeração de passageiros em filas, tanto para ir sentado, como para ir em pé. O embarque para percorrer o trajeto sentado ocorreu no segundo ônibus, cujo tempo de espera foi de cerca de 28 minutos, saindo as 16h44, e com bastante pessoas em pé.

Nas primeiras paradas havia dificuldade para os passageiros embarcarem devido a superlotação no interior do veículo. Ouve-se muitos reclamarem de serem empurrados, da falta de educação etc. Em uma dessas paradas, uma mulher grita: “aí meu cabelo”, dando entender que teria sido puxado por alguém passando em meio aquele aperto. Outro, comenta: “na mochila de fulano tem uma caixa de ovos que possivelmente já quebrou”. Percebe-se que em meio a todo esse caos o espírito leve do carioca supera todo o drama de estar num transporte precário, pois mais uma vez nessa composição do BRT, o ar condicionado não funcionava, as janelas não têm aberturas para ventilação, já que não são projetadas para isso. E assim os passageiros junto às portas seguram para não fechar circulando todo o trajeto com elas abertas.

A opção de transporte novamente foi a linha expressa, parando somente nas principais estações, uma delas, a integração da estação Salvador Allende com o Terminal Recreio, onde pode-se fazer o transbordo para o corredor TransOlimpica. O primeiro desembarque aconteceu após as 18:00h, no terminal da Alvorada, final dessa linha. É impressionante ver a multidão nesse horário de pico, são muitas filas gigantescas que se emendam uma com a outra. As maiores aglomerações são no sentido para o bairro de Santa Cruz no TranOeste e no sentido aeroporto do Galeão no TransCarioca. Há funcionários do BRT Rio organizando parcialmente as filas, tendo em vista que ao abrir as portas, as pessoas começam a correr e não respeitam as filas que haviam sido formadas. Destaca-se a grande presença de mulheres nesse movimento e nas filas para embarcar, principalmente para ir sentada, que parece ser respeitada, estando a desordem na fila dos que vão em pé. É necessário o encaminhamento para fila da linha Alvorada para o Jardim Oceânico onde será feito novamente a baldeação para o metrô da linha 4, para retornar ao bairro de Copacabana.

Esse descolamento de retorno acontece no sentido oposto ao grande fluxo de pessoas que estão voltando do trabalho para a casa. O percurso não lotou o ônibus nas paradas intermediárias. Mais uma vez foi possível observar dois jovens rapazes forçando a porta para que ficasse aberta. Ao chegar à estação do Jardim Oceânico, havia também bastante movimento, porém mais para quem iria embarcar no sentido oposto. Para conexão com a linha do metrô a movimentação era menor, entretanto, um fluxo considerável, até pelo horário ser de pico. Ao longo das estações até o destino final. O modal foi lotando a ponto de haver um pouco de dificuldade para

descer na estação Cardeal Arcoverde, devido ter embarcado muito gente, que saía do trabalho, nas estações anteriores, como General Osório (Ipanema) e as do Cantagalo e Siqueira Campos (Copacabana), pois, passava das 19h, quando o comércio da região está sendo encerrado e muitos trabalhadores e trabalhadoras estão indo para as suas casas neste sentido da linha. A integração ocorre, justamente, mais a frente, com a linha 2 do metrô e com os trens da Supervia, o que faz com que haja uma superlotação à medida que o metro vá no sentido dessas. O deslocamento foi finalizado às 19h45.

Na segunda viagem, realizei o mesmo trajeto pelo corredor TransOeste do BRT Rio, porém visando ampliar o arcabouço de observação do estudo, alterei o horário e o dia da semana em que percorri, tendo esse acontecido no domingo e apenas na parte da manhã.

Iniciei o trajeto às 7h30. Durante o percurso de ida, foi possível verificar um movimento muito menor que o verificado durante a primeira viagem que realizei, ou seja, uma menor quantidade de pessoas nos dois modais, inclusive de pessoas que pediam por dinheiro ou alimentos, vendedores ambulantes e artistas de rua. Durante a viagem de metrô, pode-se observar um quantitativo maior de homens no trajeto, em geral adultos e idosos. Todos circulavam em harmonia e de modo tranquilo, a percepção é de que a viagem não ocorria em uma cidade do porte que é o Rio de Janeiro, mas em uma cidade de interior e menor porte. As pessoas liam e mexiam no celular, também a maior parte viajando sozinho.

As 8:21h cheguei ao terminal Alvorada Arquiteto Jaime Lerner. Nessa conexão com o outro modal, observei que a quantidade de mulheres aumentou de forma significativa, uma boa parte delas transitavam com sacolas de alimentos nas mãos, o que deixou implícito que as mesmas estavam responsáveis pelo reabastecimento das suas casas ou mesmo buscando se preparar para cozinhar para o almoço de família tradicional aos domingos, uma parte dessas mulheres estavam acompanhadas, ou de homens de idade similar que provavelmente são seus companheiros, mas também de adolescentes e crianças, que aparentavam ser seus filhos. Algumas circulavam sozinhas também, em geral, essas pareciam ter uma média de idade menor do que as que se deslocavam acompanhadas. Tais mulheres embarcaram para diversos destinos naquele terminal, inclusive, algumas entraram no mesmo veículo que eu.

Nesse horário e nessa estação, além da presença maior de mulheres, foi possível também observar que o fluxo de pessoas era menor do que o na primeira viagem realizada, além disso, as pessoas transitavam com mais calma, evidenciando assim, que não precisavam cumprir horários, ou seja, estavam usufruindo de sua folga semanal para realizar as tarefas pessoais e familiares. As vias também estavam menos tumultuadas, com um menor volume de veículos circulando em todos os sentidos. O embarque de pessoas era sutil durante o trajeto, já o desembarque acontecia em maior quantidade. Em consonância com o que fora destacado anteriormente, todos esses movimentos aconteciam com mais calma, as pessoas não tinham problemas para descer e subir no biarticulado ou mesmo para circular dentro dele, todos tinham lugares para sentar e ainda sobravam bancos vazios. O deslocamento, apesar de estar nas mesmas vias e no mesmo tipo de veículo, tinha características completamente diferentes do verificado na primeira viagem realizada durante a semana.

O percurso até o Terminal Santa Cruz durou aproximadamente 1h10, também em razão de se ter optado pelo embarque no expresso. No destino, foi possível verificar características semelhantes ao do Terminal Alvorada, um menor fluxo de pessoas circulando, uma calma maior em seus movimentos e um maior número de famílias, com crianças e adolescentes.

Na viagem de retorno, que se iniciou às 10h15h, a mesma calma se manteve, mas agora com uma maior quantidade de pessoas que carregavam itens de praia, como cadeiras e guarda-sol, além disso havia a maior parte das pessoas eram jovens e deslocavam-se em grupos, verificava-se também algumas famílias, com crianças pequenas. Houve um maior quantitativo de embarque também e quase todos seguiram viagem até o Terminal Alvorada, do mesmo modo que eu.

Às 11h30 aconteceu o desembarque no Terminal Alvorada, que também apresentava mais movimento, com pessoas ainda carregando sacolas, mas também itens de praia, mas poucos indo e voltando do trabalho, a perspectiva era de que os indivíduos que circulavam ali estavam com o intuito de realizar tarefas pessoais e domésticas as quais não tinham tempo para fazer durante a semana e em busca de lazer, indo à praia ou a shoppings com suas famílias ou grupos de amigos.

Após realizar as observações me direcionei a estação Jardim Oceânica, em que o movimento também estava um pouco maior e com a presença predominante de jovens, no entanto, o quantitativo total de pessoas aparentava menor do que o

observado nas estações do BRT. A viagem foi finalizada às 13h03, com o desembarque na estação de metrô Cardeal Arcoverde.

Uma terceira e última viagem aconteceu, para que eu pudesse analisar esse mesmo deslocamento durante o período da noite, de modo que pudesse conhecer as particularidades do horário e os riscos a que mulheres estavam suscetíveis no trajeto.

Como das outras vezes, o trajeto iniciou na estação de metrô Cardeal Arcoverde em Copacabana, às 20h em uma quinta-feira. O fluxo desse modal esse horário estava grande, haviam muitas pessoas voltando do trabalho e da faculdade/estudos, viajavam sozinhos e aparentavam cansados, alguns que conseguiram sentar, inclusive cochilavam durante o trajeto, alguns liam apostilas e livros, outros mexiam no celular. Devido à superlotação do modal, era possível ver um maior desconforto nas pessoas, que muitas vezes tinham que ficar tortos para conseguir um espaço seguro, nos momentos de embarque e desembarque havia tumulto e era possível ouvir gritos e correria para descer e subir no metrô. Durante todo o percurso, essas características se mantiveram.

Na conexão com o outro modal, foi possível ver um fluxo ainda maior de pessoas, que apesar de estarem retornando do trabalho ainda tinha pressa e assim a correria se instalava, deixando as pessoas que tinham corpos menores mais suscetíveis ao risco de se machucarem, por exemplo. Foi possível perceber, que muitas vezes o movimento parecia automático, algumas pessoas nem observavam o que tinha do lado ou mesmo os obstáculos no caminho, apenas seguiam rumo ao seu destino final, dessa forma, atropelavam o que havia pela frente. As pessoas que ali estavam pedindo ajuda, vendendo seus produtos e apresentando-se, a maior parte das vezes eram completamente ignoradas. Havia um equilíbrio entre o total de homens e mulheres no local, algumas mulheres pareciam mais atentas e inseguras, carregando as bolsas bem coladas no corpo ou buscando estar perto de outras mulheres. Algumas optavam pelo transporte no BRT especial para mulheres, mas a maior parte delas seguia nos biarticulados comuns tentando chegar a casa o quanto antes. Foi possível observar uma gestante no local, que tentava proteger a barriga próxima das colunas da estação e que teve a ajuda de algumas pessoas para embarcar de um modo mais seguro, essas fizeram uma espécie de barreira humana para que ela transitasse, e chamavam atenção das pessoas que caminhavam com maior pressa e sem ter atenção ou cuidado com a situação da gestante.

Às 21h32 embarquei para o Terminal do BRT Santa Cruz, optei mais uma vez por enfrentar na fila para ir sentado durante o percurso, tendo em vista que isso facilitaria o meu processo de observação. Enquanto aguardava, foi possível verificar que a maioria das pessoas que optavam por seguir o caminho dessa forma eram mulheres, algumas delas inclusive carregando sacolas e bolsas que pareciam estar com mais peso, já que na maior parte do tempo as apoiavam no chão. Nesse percurso, com o BRT superlotado, foi possível verificar a situação aos quais as pessoas que residem na periferia passam, sobretudo as mulheres. A superlotação fazia com que as pessoas se acomodassem em espaços inimagináveis em dia de menor movimento e em que uma perspectiva ótica não parecia cabê-las. Algumas mulheres tinham que se apoiar em outras pessoas para não cair, pois não possuíam envergadura o suficiente para alcançar as alças de apoio do transporte da posição em que estavam. Nesse trajeto, foi possível verificar que o desembarque era maior que o embarque de pessoas no modal, assim, ao longo da viagem as pessoas iam conseguindo ficar um pouco mais confortáveis, mas mesmo assim, a situação ainda era de grande transtorno, principalmente em razão do cansaço. Fiquei imaginando as mulheres que ali estavam e que ainda iriam realizar as tarefas domésticas, fazer as marmitas para levar ao trabalho no outro dia, tentar aproveitar um curto espaço de tempo com os filhos ou mesmo chegar a casa e já encontrá-los dormindo, desse modo, todo o desgaste que eu havia presenciado se potencializaria um pouco mais.

Cheguei ao Terminal Santa Cruz às 22:30h e logo tratei de embarcar no trajeto de volta, em razão do horário de funcionamento do metrô que fazia parte da minha rota. Enquanto aguardava o biarticulado de retorno, foi possível observar a escuridão das vias ao redor do terminal e ao mesmo tempo, o fluxo de pessoas diminuindo. O BRT em que embarquei estava quase vazio, assim como pude observar no domingo, com a única diferença que era o cansaço das pessoas que ali estavam e que novamente, cochilavam na viagem e quando isso não acontecia, estavam menos agitadas, mais silenciosas. Pouco se embarcava durante o trajeto e menos ainda se desembarcava, as ruas ao redor do corredor estavam mais desertas, bem como as estações que eram pontos de parada do veículo, assim, as mulheres que por ali passavam, estavam mais vulneráveis a outros tipos de risco, como assaltos, por exemplo. Desembarquei às 23:30h no Terminal Alvorada, que do mesmo modo não possuía quase nenhum movimento mais, algumas pessoas pedindo auxílio, alguns moradores de rua, mas o fluxo de pessoas era baixo.

Rapidamente segui até o metrô para embarcar em um dos últimos veículos que ainda circulava, nele foi possível perceber que o quantitativo de pessoas estava ainda menor do que o visto no BRT, no vagão em que eu estava não havia nenhuma pessoa em pé, todos conseguiam lugares para sentar e ainda haviam lugares vazios. O movimento era completamente diferente do percebido horas atrás. A maioria dos passageiros eram jovens e o silêncio também era maior. As estações estavam mais vazias que os terminais do BRT. Às 00:15h finalizei o trajeto, desembarcando em Copacabana.

Conforme, o relato, de tudo que pode ser observado nessa imersão sobre a mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro, sobretudo no que se trata do modal BRT, mas também de sua articulação com os demais modais da cidade, foi possível observar *in loco* a complexidade do deslocamento dos habitantes da cidade e redondezas que dependem do transporte público. A precariedade do serviço, a superlotação nos horários de pico e itinerários mais comuns, o tempo gasto com o deslocamento, entre outros pontos que puderam ser observados, aponto sobre o desgaste e o estresse que os deslocamentos casas-trabalhos podem causar na vida do cidadão. Em consonância a experiência ainda se soma ao que é apontado no boletim do ITDP (2021) sobre a precariedade do acesso a esse tipo de transporte em algumas regiões e ao que é ressaltado por Ribeiro, Alves e Franco (2008) sobre os custos que envolvem esse deslocamento, como resultado da concentração do maior número de empregos na região central da cidade ao passo que a maior parte da população empregada no local é residente da periferia da cidade e regiões periféricas que a rodeia.

Ademais, foi possível observar e relatar com a experiência em campo, que o tempo não é o único problema, assim como ressalta Rubim e Leitão (2013). Verificou-se que o problema com o ar condicionado dos veículos e a impossibilidade de abrir as janelas faz com que os usuários do BRT Rio, trafeguem com as portas dos veículos abertas, o que em um imprevisto, pode vir a causar um grave acidente. Juntamente, a superlotação e correria nas estações, para embarcar e desembarcar do BRT ou mesmo para permanecer em seu interior, gera grandes riscos à saúde da população que utiliza esse meio de transporte. Tudo isso, somado ao estresse e desgaste físico e mental já ressaltado anteriormente.

5.2 Experiências das usuárias do BRT Rio: o corredor TransOeste

Além da experiência em campo, a construção do presente estudo, baseou-se no relato de dez mulheres que fazem o uso do BRT Rio diariamente e se dispuseram a participar do estudo e contribuir com a sua vivência de mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro. Todas elas “trabalham fora” e uma tem uma rotina de jornada ampliada como citado pelo boletim do ITDP (2021) e exposto no presente estudo.

Ademais, conforme descrito na metodologia, buscou-se o contato com mulheres (ver quadro 2, a frente) que se deslocam utilizando o corredor TransOeste do BRT–RIO, exposto na figura 20. Essas mulheres residem na periferia da cidade e possuem menores condições financeiras, conforme aponta a teoria levantada no discurrir do trabalho, e são elas que sofrem os maiores impactos com uma mobilidade urbana mal planejada e desigual, que não considera as particularidades de gênero, classe e etnia, bem como restringe o direito à cidade e à justiça social.

É importante destacar que todas as entrevistas foram realizadas respeitando a disponibilidade das entrevistadas, bem como se optou por manter o sigilo sobre suas identidades, sendo assim, as mesmas serão citadas com nomes fictícios Entrevistada Luciene, Entrevistada Marisa, e assim sucessivamente. Todas as entrevistadas concordaram com o termo de consentimento no qual sinalizava-se que o uso de suas falas serviria apenas para fins de pesquisa de doutorado.

As entrevistas aconteceram entre os meses de abril e agosto do ano de 2022, presencialmente, em um encontro agendado previamente. Ressalta-se também que se optou por não seguir um roteiro pré-definido, apenas questões semiestruturadas, buscando deixar a conversa mais livre e a entrevistada mais à vontade para expor a sua vivência no transporte público do Rio de Janeiro, tendo como foco o uso do BRT.

Quadro 02: Colaboradoras da Pesquisa

Entrevistada	Idade	Cor/Raça	Profissão	Instrução	Bairro	Salário
Marisa	46	Parda	Diarista	Médio incompleto	Vilar Carioca	2 a 4 SM ¹
Luciene	39	Parda	Diarista	Médio incompleto	Vilar Carioca	2 a 4 SM
Ana	35	Parda	Diarista	Fundamental	Inhoíaba	3 SM
Fatima	30	Preta	Personal	Superior	Cosmos	3 A 5 SM
Janice	43	Preta	Cabelereira	Médio	Campo Grande	4 SM
Maria	59	Preta	Diarista	Médio Incompleto	Cesarão	Não declarou
Priscilla	33	Branca	Auxiliar de laboratório	Médio	Paciência	2 A 3 SM
Salete	26	Preta	Vendedora	Ensino médio	Cesarão	2 SM
Carol	23	Preta	Vendedora	Ensino	Vilar	2 SM

¹ SM – Salário Mínimo

				superior incompleto	Carioca	
Barbara	19	Parda	Estudante	Ensino superior incompleto	Campo Grande	Não Renda própria

Fonte: Autor

Foi possível perceber, ao longo dos relatos, que a rotina diária dessas mulheres inicia-se bem cedo, para que elas consigam dar conta de realizar todas as tarefas que propuseram durante o dia. Além disso, a distância se torna um agravante, dada a extensão do trajeto que precisam percorrer até chegar ao local de trabalho, cerca de 80 km ida e volta em sua maioria. A Entrevistada Marisa, que trabalha como diarista e é mãe de três filhos, destaca que acorda diariamente às 4:40h da manhã para organizar as coisas antes de sair ao trabalho e que sua filha mais velha, que possui 25 anos, para chegar ao trabalho, tem que sair de casa às 4:15h, em razão do trânsito que irá enfrentar até chegar ao seu destino. Nesse horário, o dia ainda nem está totalmente claro, o que demonstra a situação vulnerável pela qual essas mulheres têm que passar para executar a sua atividade profissional. Esse relato vai ao encontro da reflexão de Paula (2021), quando discorre em seu trabalho, sobre a necessidade de muitas vezes percorrer ruas escuras em seus deslocamentos, o que deixa tais mulheres mais suscetíveis à violência.

Essa mesma entrevistada relata que seu marido leva de carro ela e Luciene ao ponto do BRT, para evitar que as mesmas corram riscos no trajeto entre a sua residência e o local de acesso ao transporte público. Mas nem sempre é possível para Luciene já que seus horários de chegada ao serviço são mais rígidos. Com isso, reforça-se o que é disposto por Ribeiro, Alves e Franco (2008), sobre os custos que os indivíduos que moram na periferia têm com o transporte ao seu local de trabalho, sendo esses custos financeiros, como é relatado pela entrevistada que além de pagar pelo transporte, ainda é necessário o gasto com gasolina para levá-la ao local de embarque com maior segurança. Há, ainda, outros tipos de custos como físico, por estar acordando cedo e percorrer grandes distâncias por um longo período de tempo, o custo emocional de conviver com o risco de vida ao qual é submetido, tanto quando está no interior do veículo de transporte, quanto o que se

está exposto para aguardar a sua chegada e/ou caminhar até o local em que é possível acessá-lo.

A Entrevistada Ana relata que o deslocamento é penoso para ela e seu filho de cinco anos de idade, que tem que acordar e se locomover com ela, tendo em vista que optou por colocá-lo em uma escolinha próximo de onde ela trabalha, que também possui um ensino um pouco melhor do que o da região em que ela mora. Ela relata que acredita na importância da educação como ferramenta de mudança e assim a tem como prioridade para seus filhos. De acordo com ela, seus outros dois filhos, já adolescentes circulam sozinhos também para estudar no bairro de Campo Grande e tiveram que aprender muito cedo a realizar o trajeto para que ela e o esposo não atrapalhassem seu horário de trabalho, assim, com nove anos de idade já se deslocavam sem companhia, o que tem o seu lado positivo por aprenderem a ser independentes, contudo também é fator de grande preocupação para ela, já que a preocupação com eles na rua faz parte de sua rotina.

(...) foi muito difícil para mim deixar meus dois outros filhos maiores ter que ir para escola sozinhos em Campo Grande, mas se quero uma vida diferente para eles não tenho outra opção. Aqui no bairro a escola é muito ruim! (Entrevistada Ana, 2022).

A Entrevistada Carol, ressalta que além de começar muito cedo as suas atividades, acordando as 04h30 da manhã, ela também termina seu dia muito tarde, chegando a casa por volta de 00h, já que faz um curso técnico de enfermagem à noite, depois que termina o seu expediente no trabalho. Assim, dorme 04h por dia durante toda a semana. Ela afirma, ainda, que em razão dessa rotina pesada e desgastante, optou por deixar a filha de três anos morando com a avó durante a semana, nesse período, já que o curso tem duração de apenas 1 ano e meio, ela acha mais seguro e consegue realizar as suas tarefas diárias com mais tranquilidade por saber que a filha está bem cuidada.

Tive que deixar a minha filha com a minha mãe e ter a sorte de poder contar com ela, senão como iria dar conta de trabalhar de dia e estudar a noite durante toda a semana. Sinto muita falta de não estar acompanhando o crescimento da minha filha, mas que jeito tinha! (Entrevistada Carol, 2022).

Assim, o final de semana ao invés de descansar utiliza para ficar com a criança e realizar as tarefas domésticas que se acumulam de segunda à sexta. De acordo com essa entrevistada, a sorte é que seu marido lhe ajuda nas tarefas domésticas durante a semana e em suas folgas realiza o mais pesado como lavar a roupa e roupa de cama, lavar banheiros e cozinha etc.

A Entrevistada Priscilla, que trabalha na parte da tarde é uma que destacou conseguir acordar e se locomover em um horário com maior movimento, sentindo-se assim mais segura no trajeto e alegando que por isso, se o horário de trabalho mudar, se encontraria em uma situação delicada, não apenas pela segurança, mas também pelo revezamento que faz com sua sogra para cuidar de seu filho. De acordo com ela, esse é um fator que lhe faz ter que circular um pouco mais cedo em alguns dias, tendo em vista que a criança faz tratamento psicológico duas vezes por semana em outro bairro, mas que mesmo assim o deslocamento é realizado quando já está claro e há um fluxo de pessoas significativo em trânsito. Ao mesmo tempo, em razão dessa rotina ampliada, ela utiliza o sistema BRT duas vezes e alega que é bastante conturbado, sobretudo quando está acompanhada do filho, pois as pessoas não os respeitam e, assim, por diversas vezes, ela tem que se esforçar para protegê-lo de se machucar.

Com relação à superlotação dos veículos, que também é a causa da disputa por espaços que muitas vezes se dá de forma violenta, a Entrevistada Marisa ressalta que para desafogar o movimento do BRT, colocaram veículos menores de apoio, no qual o embarque acontece em uma rua paralela, e que segundo ela é o veículo de sua preferência, pois costuma estar mais vazio que o BRT normal. Sobre esse veículo de apoio a Entrevistada Marisa, ressalta:

(...) quando não tem é insuportável vir de BRT, mas no ônibus menor eu fico na fila para vim sentada² e venho tranquila. E como ele não para em nenhuma estação intermediária seguindo pela via exclusiva se torna mais rápido que o BRT até o terminal da Alvorada (Entrevistada Marisa, 2022).

A Entrevistada Luciene, também destaca sobre a preferência por esse veículo menor, optando pelo BRT convencional apenas quando não tem essa alternativa e,

² O sistema de transporte urbano por ônibus no Rio é comum uma fila para ir sentado e outra fila para ir em pé.

juntamente, destaca sobre a superlotação e a longa espera que faz com que se atrase para o trabalho, caso queira realizar o deslocamento sentada.

A Entrevistada Ana, que se desloca acompanhada do filho, diz que sempre que é possível conseguir carona com vizinhos ou familiares ela opta, mesmo que eles não cheguem ao seu local de destino, ela prefere parar próximo e pegar outro meio de transporte como os carros por aplicativo, do que enfrentar todo o desgaste com a criança utilizando o BRT. Para ela, o fato de circular em horários considerados de pico é ainda mais agravante, pois o fluxo de pessoas sempre é grande e muitas vezes, por estar atrasada, ela não pode enfrentar a fila para percorrer o trajeto, sentada com seu filho.

A Entrevistada Janice diz que não tem possibilidades de transporte alternativo em razão do aumento de seus custos mensais, assim, usa os artifícios que consegue para enfrentar a superlotação do modal, como colocar a mochila na frente, buscar cantos dentro do veículo, entre outros.

(...) se eu pudesse, claro, não andaria de BRT, mas não tenho outra alternativa, já que é o meio mais barato para eu chegar ao trabalho. Não me sinto segura e, infelizmente, somos desrespeitadas dentro e fora do transporte. Seja na fila para esperar ou dentro do ônibus (Entrevistada Janice, 2022).

Já a entrevistada Salete, diz que duas vezes por semana combinou com algumas colegas que trabalham na mesma região de se deslocarem de carro, tendo em vista que a motorista passou por um trauma muito grande ao quebrar a perna utilizando o BRT, e em razão disso, tem um bloqueio para utilizar o modal. Segundo ela, a iniciativa foi ótima para ela e para as demais, tendo em vista que se ajudam e conseguem fazer a viagem de uma forma mais tranquila, acrescenta que isso só é possível porque elas trabalham em horários similares e que o uso do transporte individual só não se estende por toda a semana, porque a motorista só trabalha duas vezes na semana e as demais não possuem carteira de habilitação para circular, pois caso houvesse, elas optariam por se deslocar dessa forma todos os dias. Os custos ficam um pouco mais altos, mas de acordo com a entrevistada, o gasto maior vale o conforto que tem.

(...) Desde que sofri um acidente no Terminal Alvorada, em que cai entre o vão do BRT e a plataforma, e por sorte o ônibus não se

movimentou, e as pessoas começaram a gritar que fui socorrida por outros passageiros e tive que sair de ambulância do SAMU, que não tive mais coragem depois de recuperada de voltar a andar no BRT. Por enquanto, estamos conseguindo nos organizar e dividir o custo do combustível, que vem aumentando muito né. (Entrevistada Salete, 2022).

Por último, e não menos importante, eu tive o relato da estudante Bárbara, que apesar de se deslocar através do Corredor TransOeste, assim como a Priscilla, utilizam em horários de menor demanda. No caso, a Barbara utiliza o BRT por está cursando o segundo semestre da faculdade de Psicologia, porém apenas parcialmente presencial numa Universidade privada na Barra. Portanto, organizou seus horários em período intermediário saindo de casa por volta das 9h da manhã e retorna sempre perto das 15h. E ainda está tudo muito recente para ela, já que o semestre anterior foi totalmente remoto em função da pandemia da COVID-19, desse modo, as questões que indaguei com as demais entrevistadas não houve da parte dela as críticas que eu esperava ao modal de transporte aqui analisado. Pois, se diz segura nos trajetos cotidianos, sempre viaja sentada e nem mesmo faz grandes caminhadas já que os terminais estão próximos tanto da sua casa como da universidade. Por fim, a única crítica que fez foi sobre os intervalos entre um veículo e outro, comenta:

(...) Só tenho que ficar muito atenta aos horários que passam os ônibus, já que nesse horário do meio da manhã, quando saio de casa, e no meio da tarde, quando retorno para a casa os intervalos são muito longos, já houve dia de eu perder o horário da aula. No mais está de boa! (Entrevistada Bárbara, 2022)

Destaca-se que o relato de Bárbara, ao contrastar das demais entrevistadas, evidencia que as maiores prejudicadas no uso do transporte BRT são as mulheres negras e trabalhadoras, por estarem reféns dos horários de maior uso do modal. Verifica-se, assim, que as entrevistadas buscam alternativas que sejam um pouco mais confortáveis para realizar a movimentação que precisam de casa ao trabalho. Sendo a superlotação uma realidade diária observada em seus relatos e também na experiência vivida em campo. Tal fator também é gerador de risco, sobretudo para as mulheres, que normalmente possuem corpos físicos menores que homens, tendo em vista que em uma corrida em busca do melhor lugar no transporte ou mesmo para se movimentar no interior do veículo elas podem acabar apresentando

desvantagens e serem machucadas, como foi o caso observado no campo, em que se ouve a fala de uma mulher que supostamente teve seu cabelo puxado.

Ressalta-se que a situação normalmente não é proposital, mas sim resultado de um planejamento de mobilidade urbana que deixa de lado questões significativas e que interferem no cotidiano dos cidadãos. A Entrevistada Fátima, que é personal de uma academia, inclusive, relata que:

Para se ter uma ideia quando a porta abre homens vem lá de trás, tem uma fila, você é a primeira da fila, o meu coração dispara e eu entro estado de pânico. Porque abriu a porta, a maioria dos homens saem lá de trás, só homem grande, e saem te atropelando. (...). Aí eu tenho que sair da frente com medo que eles me atropelem e me quebrar toda. Eu já vi mulheres caírem, quebrarem a perna, levarem soco na cara. Isso dentro do BRT. Então, a gente fica apavorada. Entrou para dentro do BRT é alguém esbarrando na gente. (Entrevistada Marisa, 2022).

A Entrevistada Fátima destaca que por várias vezes aparecem hematomas no seu corpo e que ela acredita ser por conta dos empurrões durante o percurso, pelo uso da violência que é utilizada para conseguir entrar no veículo ou se posicionar dentro dele, ela ainda afirma que isso não parte apenas de homens, que muitas vezes as próprias mulheres acabam utilizando a força bruta e machucando quem está ao redor. A entrevistada relata ainda que outro sacrifício é para se segurar dentro do veículo, por ser baixa, ela não consegue alcançar as alças superiores e assim tem sempre que se posicionar nos biarticulados em locais que tem apoios mais baixos, o que é um grande transtorno, pois muitas vezes tem que deixar de ficar em um local mais confortável para zelar por sua segurança no trajeto, tendo em vista que os motoristas na maior parte das vezes não são cuidadosos e muitas vezes parece que está transportando objetos ao invés de pessoas.

Mesmo com todo o transtorno que essas mulheres vivem no percurso em que utilizam o BRT Rio, algumas vezes essa é ainda a opção mais vantajosa economicamente, dada a estrutura do sistema. Verifica-se assim um *trade-off*, entre tempo gasto com a locomoção, custo envolvido e conforto, enfrentado por essas mulheres e pelos demais usuários do transporte público na cidade do Rio de Janeiro todos os dias. Conforme visto na teoria, também, o impacto maior acaba incidindo sobre os moradores das periferias, que trabalham nos grandes centros urbanos e

que pertencem às classes sociais menos favorecidas, o que restringe ainda mais suas escolhas.

A maior parte das entrevistadas relata que opta por esse modal por ser o que é menos custoso a elas e para algumas, muitas vezes, a única opção, já que não existem mais linhas de ônibus que transitam na região em que residem, o metrô não chega nem próximo, de bicicleta seria uma viagem de mais de 2h, além de não ter segurança viária, e os carros de aplicativo, que seriam uma opção esporádica, não aceitam por se tratar de áreas um pouco mais perigosas. Contudo, outra parte, como a Entrevistada Maria, diz que prefere algo que seja um pouco mais custoso, mas que lhe dê um pouco mais de conforto, sendo importante destacar que esse custo maior não chega a impactar no pagamento de suas contas.

Destacou-se durante as entrevistas, também, a falta de compreensão por parte de alguns empregadores sobre o trajeto percorrido, seja no que diz respeito à flexibilidade e tolerância quanto ao horário, tendo em vista a longa distância que é percorrida e a possibilidade de incidentes durante o trajeto, como acidentes e obras que fazem com que o fluxo das vias percorridas fiquem mais lentas ou pelo atraso e/ou adiantamento de uma outra linha e até mesmo sobre o desgaste que isso gera no empregado; mas também no que se trata na parte financeira, sobre os pagamentos realizados por eles aos empregados que moram distante e que normalmente só conseguem diminuir o tempo gasto de casa para o trabalho, tendo um maior gasto financeiro.

Tal situação impacta também sobre o mercado de trabalho, no qual pessoas que residem mais próximas do trabalho acabam tendo mais oportunidades, do que aqueles que residem mais distantes, reforçando assim a desigualdade social existente em uma região, pois para se morar em uma região central é necessário ter uma maior renda, como os indivíduos não a possuem, eles vão se direcionando as regiões periféricas e mais afastadas, quando não conseguem bons empregos pioram ainda mais a situação financeira na qual vivem. A Entrevistada Carol, que trabalha em comércio atualmente, disse que já quase perdeu o emprego em razão dos atrasos para começar as suas atividades. Segundo ela, mesmo justificando com o gerente da loja que também não morava tão próximo do local, a situação não era compreendida e que cansou de escutar “saia mais cedo de casa”.

A Entrevistada Maria, que é diarista, disse que algumas vezes já perdeu a oportunidade de trabalho em razão de atraso, por chegar trinta minutos após o

horário combinado, a contratante disse que não seria possível ela realizar todos os afazeres programados, mesmo ela tendo argumentado que iria conseguir e que caso fosse necessário ficaria até um pouco mais tarde trabalhando. Toda essa situação gera para ela grande frustração, pois a mesma precisa do valor, passou por um grande transtorno para estar ali e mesmo assim, voltaria para casa sem ganhar a remuneração combinada.

Na cidade do Rio de Janeiro, conforme afirmam Kolinski e Alves (2012), a construção de favelas em regiões ricas e centrais da cidade pode se justificar por esse contexto, no qual a proximidade abre maiores oportunidades de emprego, do mesmo modo que proporciona um maior conforto quando se trata de deslocamento urbano, pois mesmo que dependam de transporte público, aqueles que moram mais próximos dos locais em que trabalham passam menor tempo no trânsito.

Ao olhar o cenário de desigualdade de gênero que vivemos no Brasil, conforme argumentei no capítulo 2, quem sofre os maiores impactos de todo esse contexto urbano são as mulheres e com menores condições financeiras, que em uma pirâmide de privilégios gerais, já se encontram na base. Assim, não havendo uma estrutura de mobilidade acessível e satisfatória, que favoreça o seu acesso a ensino e trabalho para que possa se desenvolver sem que tenha danos físicos e emocionais, essa conjuntura acaba reforçando ainda mais a desigualdade de gênero.

Outro ponto destacado durante as entrevistas foi a questão do assédio moral e sexual. Dada a sociedade ainda predominantemente patriarcal em que vivemos, em que o homem se sente superior a mulher, conforme destacado no capítulo introdutório desse estudo, o cuidado com o corpo feminino acaba sendo renegado e os homens se movimentam como se todos no meio tivessem o mesmo porte físico no transporte público, empurrando, atropelando e não respeitando o corpo feminino, o que traz a sensação de insegurança relatada pela Entrevistada Fátima, anteriormente, que diz que reclamar diante de uma situação que machuca, chega a ser perigoso, por você não saber como será a reação de outra pessoa, ou que podem ter retornos constrangedores, como ouvir comentários do tipo: “se está incomodada, vai de Uber”. Assim, o trajeto acaba se tornando um desafio de resistência para o corpo feminino, que além de tudo, tem que lutar para preservar sua integridade física durante o trajeto. Ressalta-se também a ocorrência do assédio sexual, no qual indivíduos aproveitam a superlotação do transporte para esbarrar,

encostar, passar a mão, tendo em visto que tal ato poderia ser justificado como uma iniciativa involuntária.

A Entrevistada Carol, que percorre o trajeto durante a noite, disse que a questão do assédio sexual é ainda pior, pois ele acontece de forma explícita, como se ninguém tivesse vendo e, na verdade, estão, mas se calam também por medo. Disse, ainda, que muitas vezes homens sentam ao lado das mulheres e ficam flertando ou tentando passar a mão e é necessário um grande jogo de cintura para sair da situação, pois a maior parte das vezes brigar não adianta, já que nada acontece, as pessoas não tomam partido ou ajudam, além disso, não há nenhuma autoridade no local que ajude.

As entrevistadas Maria e Salete ressaltam que sempre que estão dentro do horário optam por irem sentadas, escolhendo as poltronas do canto, tendo em vista que dessa forma se sentem mais seguras. Uma delas relatou que inclusive, já chegou a ver durante as viagens homens com o órgão genital para fora encostando nas mulheres que estavam em pé no corredor, e que devido ao grande número de pessoas elas não perceberam e ela própria não se manifestou, pois não tinha certeza se acreditariam nela ou se teria apoio.

Outro relato das entrevistadas foi com relação à insegurança que sentem em seus bairros e dentro do transporte com relação a assaltos e furtos. O fato de ter que caminhar a pé para chegar a casa, as deixam suscetíveis à violência do local em que moram, o que é agravado em horários mais desertos. Para minimizar esse medo, um comportamento comum que pode ser observado nas entrevistas, é andar na companhia de outras pessoas. Assim, do mesmo modo que ficam mais suscetíveis no percurso a pé, dentro dos modais superlotados, as entrevistadas relatam a ocorrência de furtos e a necessidade de estar sempre atento às suas bolsas. Foi relatado por uma das entrevistadas que essa insegurança não acontece apenas na periferia, nos bairros nobres em que trabalham já aconteceu de ter assalto em ponto de ônibus, no qual os criminosos tinham como foco principal as mulheres domésticas, que trabalhavam na região.

O desgaste físico e emocional pelo conturbado trajeto que percorrem diariamente também é relatado por elas, o tempo que gastam no deslocamento e perdem em outras atividades mais prazerosas e/ou necessárias, como poder ficar na companhia dos filhos, realizarem as tarefas domésticas, e mesmo descansar, antes de começar toda a rotina novamente. Esse fator ainda é agravado quando chove ou

quando os BRTs apresentam algum defeito no caminho. Algumas entrevistadas pontuaram inclusive que o desgaste no deslocamento é maior do que o desgaste que elas têm executando a sua atividade profissional.

No que tange as tarefas domésticas que realizam em suas próprias casas e os cuidados com os familiares, como médico, levar a escola ou para a casa de quem toma conta, entre outros, as entrevistadas destacam que contam com o apoio da família para tentar aliviar o esforço e cansaço da rotina ampliada. Muitas vezes, quando não contam com essa rede de apoio familiar, a alternativa é pedir pela compreensão dos patrões para faltar ao trabalho ou sair mais cedo e assim cumprir com os seus afazeres.

5.3. Experiência de um colaborador do BRT Rio

Além das entrevistas realizadas com as usuárias do BRT, optou-se também por entrevistar um colaborador do sistema que é contratado por uma empresa terceirizada, mas presta serviços de manutenções na via por oito anos. Durante a conversa, foi possível dialogar sobre o funcionamento do BRT com alguém que possui larga experiência sobre o caso e refletir, de uma perspectiva externa, sobre as experiências das mulheres nesse transporte.

Em seus relatos, o colaborador destacou que o corredor TransOeste já apontou falhas na sua fase de execução do projeto, como a substituição do piso de concreto pelo asfalto, muito inferior, não suportando o tráfego dos veículos do BRT, assim, gerando a necessidade de constantes manutenções, reposição ou não de peças, o que vem levando ao sucateamento e impacto direto na superlotação com menos veículos circulando. Assim, pode-se verificar uma fragilidade estrutural no sistema, que afeta não apenas as mulheres, mas todos os usuários desse tipo de transporte, que passam a ter o desgaste pela mobilidade na cidade do Rio de Janeiro potencializado pela superlotação. Fatos esses que também foi identificado pelas mulheres entrevistadas como um risco aos seus corpos, tendo em vista que em geral são um pouco mais frágeis e assim ficam mais suscetíveis à possibilidade de se machucar, bem como facilita a ocorrência de assédio durante o trajeto.

Salientou também sobre os riscos de trânsito pelo qual os usuários desse transporte são vulneráveis, uma vez que os acidentes são recorrentes entre os veículos biarticulados do corredor com os privados que fazem ultrapassagens não

permitidas invadindo a canaleta exclusiva. Isso tem sido uma de suas principais funções, monitorar e resolver questões de desobstrução da via o mais breve. Dessa forma, novamente têm-se mais um problema destacado com a mobilidade analisada.

O colaborador evidenciou que a estação final em Santa Cruz, principalmente nos horários de pico, é a que possui situação mais crítica. Disse que acontece de tudo e que faz necessário policiamento para poder organizar, dentro possível, as filas e evitar as brigas entre os usuários que, mesmo assim, não deixam de acontecer. As mulheres, claro, são as que mais sofrem nesses horários, pois vale a lei da força bruta, com empurrões, entre outras coisas. Relatou também sobre o corredor Cesário de Melo, onde disse que voltou a funcionar há pouco tempo, após a reforma das estações. Tal fator foi observado durante o trajeto para encontrá-lo. O motivo para reativação e reformas foi que depois da inauguração, devido a evasão de passagens, o tráfico de drogas na região e a violência urbana levaram a completa destruição das estações, inclusive algumas foram até incendiadas e outras serviram de moradia de viciados em drogas. Somente quando houve controle da região pelas milícias e a expulsão de traficantes é que conseguiram retomar o corredor e as estações para serem reformadas e a circulação dos ônibus voltarem à normalidade.

Ele destacou que o BRT, inclusive, ganhou nessa nova fase um projeto piloto denominado de BRT Rosa, a exemplo dos vagões de trem e do metrô do Rio, nos horários de pico, entre 6 e 9 horas da manhã e entre 17 e 20 horas. No caso, nesse corredor, por se tratar de ônibus convencional, a parte traseira do veículo fica para mulheres e crianças nos horários ressaltados anteriormente, além disso, uma fiscal feminina faz o controle dentro do veículo e existe uma campanha publicitária com cartazes fixados no ônibus, estações intermediárias e terminais que ajudam a informar e educar a população. De acordo com o entrevistado, por enquanto, a iniciativa tem funcionado.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta tese teve como objetivo analisar as experiências cotidianas de mulheres cisgêneras usuárias do BRT na cidade do Rio de Janeiro. Partiu-se do pressuposto da vulnerabilidade estrutural do gênero feminino na mobilidade e as questões de segregação da cidade do Rio de Janeiro. Comprovou-se a tese dessa vulnerabilidade estrutural de gênero, o que ganha complexidade quando interseccionada à raça e à classe social, conforme relatado no capítulo 4. Esta compreensão ganha desdobramentos quando trazemos à cena o debate sobre o direito à cidade e justiça social, pois essa vulnerabilidade estrutural não só precariza a mobilidade urbana dessas mulheres, mas podem, em diversos casos, ser fator de graves riscos às suas integridades físicas e psicossociais e atravessando todos os setores da sua vida cotidiana, como as relações familiares e de cuidado.

Assim, ao longo do estudo, trouxemos três eixos teóricos que ajudaram a compreender os processos investigados. Primeiro, o paradigma das novas mobilidades (virada das mobilidades nas ciências sociais), que demonstra a importância de generificar a mobilidade urbana, que é muito mais que ir de um ponto A a um ponto B, principalmente nos estudos de Paola Jiron, a qual tem um olhar ampliado sobre os deslocamentos femininos e as relações que se atravessam. O segundo traz as questões de direito à cidade, que consiste no uso do espaço urbano pelo seu valor não-financeiro e a busca por justiça social. E, por último, vem a contribuir nesse debate o aprofundando das questões da desigualdade de gênero inter cruzadas por raça e renda e a posição que a mulher tem assumido ao longo da história no âmbito familiar e social.

Foi possível verificar que a criação do BRT foi impulsionada pela ocorrência dos grandes eventos na cidade do Rio de Janeiro e tendo como base o exemplo do modal já incorporado em outras localidades, como a cidade de Curitiba, sendo uma alternativa ao transporte em ônibus coletivo convencional pela circulação em corredores. Contudo, na prática, a implantação não conseguiu cumprir adequadamente aos seus propósitos. Tal situação foi vista e relatada ao longo do presente trabalho.

A vereadora e militante entrevistada sobre o tema em questão relata que a história da mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro apresenta diversos gargalos que afetam, sobretudo, a população que reside nas áreas periféricas.

Tratando-se especificamente do BRT é exposto que o tipo de modal escolhido para fazer essa ligação não é o ideal, tendo em vista que a demanda da população supera a capacidade média de transporte dos veículos e a capacidade tecnológica desses veículos é de curto prazo, havendo necessidade de substituição no prazo de 5 anos. O não zelo pelo cumprimento do prazo desse último fator incorre no sucateamento dos veículos que acabam tendo que circular por um período que ultrapassa o adequado. Tal situação gera um ambiente de circulação descuidado e isso se reflete no comportamento da população no qual se vê a incidência da disputa por espaço. Acrescenta ainda, que a cidade misógina acaba por impactar de forma mais intensa a circulação das mulheres, que além de serem afetadas por todos esses problemas destacados anteriormente, tem suas necessidades e inseguranças tratadas com indiferença e descaso. Nesse contexto, a entrevistada evidencia a necessidade da participação feminina no poder público, nos processos de tomada de decisão sobre o espaço social.

Nas entrevistas com o colaborador do BRT e as usuárias desse modal, foi possível perceber novamente a fragilidade do sistema e como isso interfere em suas rotinas. O estresse causado pela circulação tumultuada e muitas vezes sem a estrutura adequada, não ofertando nenhum tipo de conforto ou cuidado aos corpos humanos, afetam a sua saúde física e psicológica.

Além disso, tratando-se principalmente da vulnerabilidade dos corpos femininos, a rotina no modal torna-se um desafio para manter a sua integridade física, tendo em vista que na superlotação e correria do cotidiano, a disputa de espaço com homens e até outras mulheres, acaba colocando-as em risco de machucar. Juntamente, o grande volume de pessoas acaba por favorecer a ocorrência de assédios sexuais, no qual os agressores vêem a situação caótica do transporte como uma oportunidade.

Assim, a insegurança e o medo fazem parte da mobilidade urbana dessas mulheres que dependem do BRT para trabalhar e/ou fazer as tarefas domésticas e familiares como a mobilidade de cuidado. Portanto, o propósito de funcionamento do BRT Rio e o deslocamento urbano por esse modal mostra-se insuficiente para atender a demanda da população, principalmente quando se trata dos indivíduos do gênero feminino entrecruzados por sua raça e classe, já que são essas as usuárias predominantes no transporte público e as mais impactadas pela precariedade do sistema. O que evidencia a necessidade de um debate amplo sobre o direito à

cidade no âmbito da justiça social em que reverbere as falas dessas mulheres nas políticas públicas e que o transporte público seja pensado numa perspectiva de gênero.

REFERÊNCIAS

- ABRAMO, L. Desigualdade de gênero e raça no mercado de trabalho brasileiro, **Ciência e Cultura**, São Paulo, v. 58, n. 4, p. 41-42, out./dez. 2006.
- ABREU, M D A. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1988.
- ALVES, B. M.; PITANGUY, J. **O que é feminismo?**. São Paulo: Abril Cultural, 2015.
- ALVES, G. A. A produção do espaço a partir da tríade lefebvriana concebido/percebido/vivido. *Geosp – Espaço e Tempo (Online)*, v. 23, n. 3, p. 551-563, dez. 2019.
- BAUMAN, Z. **Globalização – as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.
- BAUMAN, Z. **Memorias de classe**. La prehistoria y la sobrevivencia de las clases. Buenos Aires: Nueva Visión. Londres: Routledge, 2011.
- BEEBEEJAUN, Y. Gender, urban space, and the right to everyday life. **Journal of Urban Affairs**, 39:3, p. 323-334, 2017.
- BENTO, S. C.; CONTI, D.; BAPTISTA, R.; GHOBIL, C. As novas diretrizes e a importância do planejamento urbano para o desenvolvimento de cidades sustentáveis. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade: GeAS**, v. 7, n. 3, p. 469-488, 2018.
- BERTHOLINI, J.; CUNHA, N. Transicionar o coletivo é preciso. IN: Sartini, D.; Albergaria, R.; Santarém, P. D. (Orgs.) **Mobilidade Antirracista**. São Paulo, SP. Autonomia Literária, 2021.
- BIROLI, Flávia; MIGUEL, Luís Felipe. Gênero, raça, classe: opressões cruzadas e convergências na reprodução das desigualdades. **Mediações**, v.20, n. 2, p.27, 2015.
- BOARETO, R. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. **Revista dos Transportes Públicos-ANTP**. v. 30, p. 31-40, 2008.
- BOURDIN, A. **Mobilité et écologie urbaine**. Paris: Descartes & Cie, 2007.
- CACCIAMALI, M. C.; TATEI, F.; ROSALINO, J. W. Estreitamento dos diferenciais de salários e aumento do grau de discriminação: limitações da mensuração padrão? **Planejamento e Políticas Públicas - PPP**, n. 33, p. 195-222, jul./dez. 2009.
- CASTELLS, M. La urbanización dependiente em América Latina. In: CASTELLS, M. **Imperialismo y urbanización em América Latina**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, p. 7-26, 1973.
- CASTELLS, M. **The rise of the network society**. John Wiley & sons, 2011.

CHRISTINO, M. F. **Mobilidade na cidade do Rio de Janeiro: uma pesquisa para os motivos para usar ou não os sistemas de ônibus, com ênfase no BRT**. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana e Ambiental - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2017.

COLLINS, P. H. Aprendendo com a outsider within: a significação sociológica do pensamento feminista negro. **Sociedade e Estado**, v. 31, n. 1, p. 99-127, 2016.

COLLINS, P. H. **Black Feminist Thought**. New York: Routledge, 2000.

CRANG, M. Between places: producing hubs, flows, and networks. **Environment and planning**, v. 34, n. 4, p. 569-574, 2002.

CRESSWELL, T. **On the move: mobility in the modern western world**. London: Routledge, 2006.

CRESSWELL, T. **The production of mobilities**. Routledge, 2008.

DATA RIO. **População e taxa de motorização por tipo de veículo no Município do Rio de Janeiro entre 1994-2021**. 2022. Disponível em: <https://www.data.rio/documents/7faca27896b643afbe1b0cc1652ac3fd/about>. Acesso em: 10 abril de 2022.

Davis, A. **“Quando a mulher negra se movimenta, toda a estrutura da sociedade se movimenta com ela.”** *El País [internet]* (2017).

Davis, A. **Mulheres, raça e classe**. Boitempo Editorial, 2016.

DEMO, P. **Pesquisa: princípio científico e educativo**. 12. Ed. São Paulo: Cortez, 2018.

DILASCIO, F; GOZZER, T. Rio pós-olímpico tem arenas fechadas, entulhos e disputas judiciais. 2017. Disponível em: <https://ge.globo.com/olimpiadas/noticia/rio-pos-olimpico-tem-arenas-fechadas-entulhos-e-disputas-judiciais.ghtml>. Acesso em: 10 abril de 2022.

EMERSON, Robert. FRETZ, Rachel & SHAW, Linda. Notas de Campo na Pesquisa Etnográfica. Revista Tendências: **Caderno de Ciências Sociais**. Nº 7, p.355-388, 2013.

EVARISTO, C. **Escrevivências da afro-brasilidade: história e memória**. Releitura, Belo Horizonte, n. 23, p. 1-17, 2008.

FARIA, G. C. **Cidade Possíveis: Espaço e Gênero em Escolhas de Mobilidade Urbana**. Dissertação [Mestrado] – Programa de Pós-graduação em Sociologia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2019.

FERREIRA, A. A produção do espaço: entre dominação e apropriação. Um olhar sobre os movimentos sociais. Scripta Nova. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, v. 11, n. 245, 2007.

FERREIRA, A. A produção da cidade com justiça social: por uma perspectiva utópica. **XIV Coloquio Internacional de Geocritica-Las utopias e la construcción de la sociedad del futuro**, Barcelona, p. 2-7, 2016.

FONTOURA, N. O.; GONZALEZ, R. Aumento da participação de mulheres no mercado de trabalho: mudança ou reprodução da desigualdade? (Nota Técnica - Mercado de Trabalho) **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA**, v. 41, p. 21-26, nov. 2009.

GALLETI, C. Direito a cidade e as experiências das mulheres no espaço urbano. **41º Encontro Anual da Anpocs**, 2017. Disponível em: <https://anpocs.com/index.php/papers-40-encontro-2/gt-30/gt34-8/10916-direito-a-cidade-e-as-experiencias-das-mulheres-no-espaco-urbano/file>

GIL, A.C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. São Paulo: Atlas, 2017.

GONÇALVES, M. V.; MALFITANO, A. P. S. O conceito de mobilidade urbana: articulando ações em terapia ocupacional. **Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional**, v.29, 2021.

GOMIDE, A. Á. (2003). Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. Texto para Discussão Nº 960. **IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**. ISSN 1415-4765. Brasília, julho de 2003.

GRACIO, R; PAMBOUKIAN, S. Análise da implantação do sistema bus rapidtransit em grandes centros urbanos. **Revista Mackenzie de Engenharia e Computação**, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 125-146, 2018.

GROSSI, M. P.; SCHENDEILWEIN, I. L.; MASSA, J. M. Discriminação tem gênero no Brasil. **GV Executivo**, v. 12, n. 1, p. 37-41, jan. /jun. 2013.

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

HARVEY, D. **O direito à cidade**. Lutas sociais, n. 29, p. 73-89, 2012.

hooks, B. Intelectuais negras. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 3, n. 2, p. 464-478, ago. /dez. 2005.

HOGAN, D. J. "Mobilidade populacional, sustentabilidade ambiental e vulnerabilidade social." **Revista Brasileira de Estudos de População** 22 (2005): 323-338.

ITDP Brasil. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - O Carioca e o Transporte na Cidade. 2020. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2020/10/ITDP-Fatos-e-Propostas-para-a-mobilidade-no-Rio-de-Janeiro.pdf>. Acesso em: 10 de abril de 2022.

ITDP - Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento. **A Ilusão da Mobilidade Padrão**. 2021. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/wp->

[content/uploads/2021/04/Boletim_8_A_Ilusao_da_Mobilidade.pdf](#) Acesso em: 10 de abril de 2022.

JIRÓN, P. Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. **Revista Venezolana de Estudios de la Mujer** [online]. 2007, vol.12, n.29, pp.173-197.

JIRÓN, P. La experiencia diversa de viajar en Santiago de Chile: métodos, enfoques y resultados desde la mirada de la movilidad. **Conferencia apresentada em Seminário internacional mobilidades contemporâneas: práticas e políticas de mobilidade na América Latina**. Belo Horizonte, 21 jun. 2017.

JIRÓN, P. Mobile Borders in: Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile. **International Political Sociology**, v. 4, n. 1, p. 66–79, 2010.

JÚNIOR, N. S. **O Direito à Cidade como paradigma da governança urbana democrática**. Instituto Pólis, mar. de, 2005.

KOSLINSKI, M. C.; ALVES, F. Novos olhares para as desigualdades de oportunidades educacionais: a segregação residencial e a relação favela-asfalto no contexto carioca. **Educação & Sociedade**, v. 33, p. 805-831, 2012.

LEFEBVRE, H. Da cidade à sociedade urbana. In: LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, H. **The Urban Revolution**. Minneapolis. 2003.

MACHADO, L.; PICCININI, L. S. Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 10, n. 1, p. 72-94, 2018.

MADARIAGA, I. S. **Mobility of Care**: Introducing New Concepts in Urban Transport. Fair-Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe. Farnham, U.K. and Burlington, Vermont: Ashgate, 2013.

MAGNANI, J. G. C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista brasileira de ciências sociais**, v. 17, n.49, p.11-29, junho de 2002

MARANDOLA JR.; HOGAN, 2009. Vulnerabilidade do lugar vs. vulnerabilidade sociodemográfica: implicações metodológicas de uma velha questão. **Revista brasileira de Estudos Populacionais**. Rio de Janeiro, v. 26, n. 2, p. 161-181, jul./dez. 2009.

MARCONI, M; LAKATOS, E. **Fundamentos da Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 2017.

MARICATO, E. Para entender a crise urbana. **CaderNAU**, v. 8, n. 1, p. 11-22, 2015.
MARX, K; ENGELS, F. **A sagrada família**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

MELCHIOR, Li. Mobilidade pendular na nova divisão territorial do trabalho metropolitano do rio de janeiro-brasil. Methodological Challenges and Innovations. IN: **Mobilities Research**, v. 6, n. 2, 2011.

MENDES; LEGROUX. BRT Transoeste: conflitos urbanos e contradições espaciais na “cidade atrativa. **Revista Direito e Praxis**. Rio de Janeiro, v 07, n. 4, set./ dez. 2016, p. 13-42.

MINKEN, H.; JONSSON, D.; SHEPHERD, S.; JÄRVI, T.; MAY, T.; PAGE, M.; PEARMAN, A.; PFAFFENBICHLER, P.; TIMMS, P.; VOLD, A. **Developing sustainable urban land use and transport strategies: a methodological guidebook: prospects**. Procedures for recommending optimal sustainable planning of European city transport systems (Deliverable, No. 14). Noruega: Institute of Transport Economics, 2003.

MOTTA, M. **Rio, cidade-capital**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2015/2004.

NANYA, L. BERNAL, L. SANTOS, A. SILVA, O. SANCHES, S. Mobilidade e gênero uma revisão bibliométrica. **33º congresso de ensino e pesquisa em transporte da ANPET**. Balneário Camboriu. 2019, p. 569-580.

NUNES, A. C. A. S.; PEREIRA, M. A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico | RBDU**, Belo Horizonte: Fórum, v. 6, n. 10, p. 189–206, 2020.

O GLOBO. BRT: Inaugurado em 2012, sistema acumula falhas, calotes, buracos e prejuízo milionário com a pandemia. 2021. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/brt-inaugurado-em-2012-sistema-acumula-falhas-calotes-buracos-prejuizo-milionario-com-pandemia-24864607>. Acesso em: 15 de abril de 2022.

OVIEDO, R. A. M.; CZERESNIA, D. O conceito de vulnerabilidade e seu caráter biossocial. **Interface-Comunicação, Saúde, Educação**, v. 19, p. 237-250, 2015.

PAULA, T. Gênero, raça e cidade: uma nova agenda urbana é necessária. IN: **Mobilidade Antirracista**. Sartini, D.; Albergaria, R.; Santarém, P. D. São Paulo, SP. Autonomia Literária, 2021.

PEREIRA et al. Avaliação do desempenho limite de corredores Bus Rapid Transit (BRT) sem ultrapassagem. **Revista transportes**, v. 2, 2013.

PIO, B. C. S. C. **Guerra dos Sexos: homem x mulher no mercado de trabalho**. (Monografia de Graduação) Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. **Infraestrutura - Prefeito Eduardo Paes visita obras do terminal Deodoro do BRT Transbrasil**. 2022. Disponível em: <https://prefeitura.rio/infraestrutura/prefeito-eduardo-paes-visita-obras-do-terminal-deodoro-do-brt-transbrasil/>. Acesso em: 15 de abril de 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. **Análise qualitativa das densidades construídas em regiões da cidade do rio de janeiro**. 2022. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/7720635/4211818/3.1.pdf>

PROVIN, A. F. O direito à cidade como dimensão do acesso à justiça. **Revista Pensamento Jurídico**, v. 13, n. 1, 2019.

RAIS, 2017 - **RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS**. Dados Consolidados, 2017. Disponível em: <http://pdet.mte.gov.br/rais?view=default>.

REZENDE, F., SILVA JÚNIOR, O.; BANDEIRA, R., Silva, A., PACÍFICO, D., PIERROTTI, F., VALENTE, L.; RODRIGUES, S. Análise da qualidade do sistema de transporte Bus Rapid Transit (BRT) Linha TransOeste na cidade do Rio de Janeiro, RJ, Brasil. **Revista Transporte Y Territorio**, (24), 2021.

RIBEIRO, D. **O que é lugar de fala?** Belo Horizonte: Justificando, 2017.

RIBEIRO, D. **Quem tem medo do feminismo negro?** São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

RIBEIRO, L. C.; ALVES, F.; FRANCO, C. Segregación urbana y rezago escolar en Rio de Janeiro. **Revista de la Cepal**, n. 94, abr. 2002.

RIBEIRO, D. A.; BRAGA, A. F. D.; TEIXEIRA, L. Desigualdade socioespacial e o impacto da Covid-19 na população do Rio de Janeiro: análises e reflexões. **Cadernos Metrópole**, v. 23, p. 949-970, 2021.

RIBEIRO, M. Ser mulher negra no transporte coletivo. IN: Sartini, D.; Albergaria, R.; Santarém, P. D. **Mobilidade Antirracista**. São Paulo, SP. Autonomia Literária, 2021.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Estudos avançados**, v. 27, p. 55-66, 2013.

SAFFIOTI, H. **A mulher na sociedade de classes**. Mito e realidade. San Pablo: Quatro Artes Universitária, 1969.

SAMPIERI, R. H.; COLLADO, C. F.; LUCIO, M. P. B. **Metodologia de Pesquisa**, 5ª ed. Porto Alegre: Penso, 2013.

SANTANA, J. M. Mobilidade urbana e a pobreza da cidadania. **Revista Ambivalências**, v. 2, n. 4, p. 214-229, 2014.

SANTOS, M. **A Urbanização brasileira**, São Paulo: Hucitec, 1993.

SARAIVA, Á. C. M.; SARAIVA, Á. L. Mobilidade urbana e desigualdades de gênero no transporte público. In: SOUSA, R. R.; OLIVEIRA, B. C.; COSTA, B. L. D.; SARAIVA, Á. L. (org.) **A igualdade terá o rosto da mulher**. Porto Alegre: UFRGS/CEGOV, 2021. E-book. p. 155-173.

SHELLER M. **Mobility**. Sociopedia.isa, Drexel University, 2011.

SHELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning**, v. 38, p. 207–26, 2006.

SILVA, A. H.; FOSSÁ, M. I. T. Análise de Conteúdo: Exemplo de aplicação da técnica para análise de dados qualitativos. **Qualit@s Revista Eletrônica**, v. 17, n. 1, p. 1-14, 2015.

SILVA, F. M. V.; FIGUEIREDO, E. H. L. Direito Social ao Transporte: Nova Diretriz e Velhas Premissas na Mobilidade Urbana. **Revista da AGU**, v. 17, n. 1, 2018.

SILVA, F. N. da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. **Cadernos Metrópole**, v. 15, n. 30, p. 377-388, dez. 2013.

SILVA, V. R. J. Segregação sócio-espacial na urbe carioca: o exemplo de campo grande–RJ. **Acta Geográfica**, v. 9, n. 19, p. 1-18, 2015.

SILVA, L. M. **Assédio sexual contra mulheres em transporte público**: das passageiras   empresa. Dissertação [Mestrado] – Programa de Pós-graduação em Psicologia, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2018.

SOARES, S. Discriminação de g nero e de raça no mercado de trabalho. (Nota Técnica - Mercado de Trabalho) **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA**, v. 13, p. 45-51, 2000.

SOUSA, A. Por uma “cidade compacta”: as tramas do planejamento urbano e do mercado imobiliário na revisão do Código de Obras do Rio de Janeiro. **Trabalho apresentado na 32  Reunião Brasileira de Antropologia**, realizada entre os dias 30 de outubro e 06 de novembro de 2020.

SOUZA, R. Processos de urbanização em diferentes sociedades. **Revista IPPUR**, 2018.

SUMI, C.M.; PINA, S.A. Políticas públicas urbanas para quem? Uma perspectiva de g nero. **Revista Nacional de Gerenciamento**, Campinas, v.6, n.24, p. 103-112, 2016.

TAVOLARI, B. Direito à cidade: uma trajetória conceitual. **Novos estudos CEBRAP**, v. 35, p. 93-109, 2016.

THORP, R. **Progreso, pobreza y exclusión**. Una historia econômica de América Latina en el Siglo XX. Washington. DC: Banco Interamericano de Desarrollo-Unión Europe, 1998.

TREVISIO, M. A. M. A discriminação de g nero e a proteção à mulher. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 3  Região**, Belo Horizonte, v. 47, n. 77, p.21-30, jan./jun. 2008.

TRINDADE, T. A. Direitos e cidadania: reflexões sobre o direito à cidade. **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**, p. 139-165, 2012.

URRY, J. **Mobile Cultures**. Reino Unido: Lancaster University, Department of Sociology, 2003.

URRY, J. **Mobilities**. Cambridge, Reino Unido: Polity Press, 2007.

VALENÇA, M. M. Anotações críticas da política habitacional brasileira. In: FERNANDES, E.; ALFONSIN, B. (Orgs.). **Direito à moradia adequada**: o que é, paraquem serve, como defender e efetivar. Belo Horizonte: Fórum, 2014.

VASCONCELLOS, E. A. **Urban Transport Environment and Equity**: The case for developing countries (eBook). Routledge, 2014.

APÊNDICE – MODELO DE TRANSCRIÇÃO

DADOS DA ENTREVISTA

Nome do (a) entrevistado (a): Marisa

Identificação do (a) entrevistado (a): Participante 2 do bairro Vilar Carioca

Data da entrevista: 02/04/22

Duração do áudio: 0h52min19s

ORIENTAÇÕES GERAIS PARA TRANSCRIÇÃO

1 – Entrevistador (a)

2 – Entrevistado (a)

Identificação do tempo da fala: [minuto: segundo]

[Incompreensível – 00:01] para quando não é possível compreender o que está sendo falado no áudio.

[Confirmar – 00:01] para quando não é possível entender a palavra dita no áudio ou não sabe como escrevê-la.

ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA:

1 – Identificação e dados socioeconômicos;

2 – Relatar sobre os seus trajetos cotidianos e a experiência no BRT;

3 – O impacto na mobilidade urbana na vida familiar.

TRANSCRIÇÃO:

1 [eu]: Boa tarde, primeiramente gostaria de agradecer a sua presença e reiterar o meu compromisso como entrevistador, conforme o termo de consentimento assinado por nós para esta entrevista, de que o relato aqui descrito será uso exclusivo para os fins da pesquisa de doutorado em andamento.

2 [Marisa]: Boa tarde meu nome é Marisa, sou mãe de três filhos, sendo uma criança de 3 meses que foi adotada. Casada e trabalho como doméstica diarista. Então, eu acordo todo dia as 4h40 da manhã para organizar as coisas porque a minha irmã fica com a minha filha, a neném. A minha filha mais velha saí ainda mais cedo, por volta de 4h15, para poder chegar cedo no trabalho devido ao trânsito.

3 [eu]: Desculpe, interromper, você disse que tem 3 filhos, os dois mais velhos, o que fazem?

4 [Marisa]: Uma menina mais velha, com 25 anos, essa que sai para trabalhar e um menino com 22 anos, que no momento está desempregado. Mas ele trabalhou desde dos 14 anos, no menor aprendiz, depois passou para o jovem aprendiz e agora está correndo atrás de um trabalho. E aí, a gente acorda muito cedo e saímos para trabalhar e aí o meu marido ele sempre me leva até o ponto do BRT de carro, inclusive a Luzia aqui vai junto. E aí começa nosso o problema todo! Porque a gente chega lá, e o pessoal do BRT colocou uns ônibus pequeninhos para desafogar o BRT normal porque eles têm quebrado muito.

5 [eu]: Interrompo, e pergunto, se naquele horário não tem o BRT normal, digo o biarticulado, já que é um horário de pico?

6 [Marisa]: Eles colocaram esses ônibus para facilitar, o que eu amo muito! Mas eles não saem da estação, e sim, numa rua paralela. Quando não tem esses onibuzinhos eles colocam o BRT normal, mas é difícil de acontecer. E aí, a gente vai para o trabalho. E como sou diarista, às vezes, saio mais cedo, antes das 15h, quando não tem esse ônibus pequeno ainda, daí somos obrigados a voltar de BRT normal, que para mim, porque tem opiniões diferentes, é horrível, eu odeio! Por que? O BRT é muito lotado

7 [eu]: Interrompo: você se diz isso, de não gostar por que é lotado o BRT nesse horário do meio da tarde. E de manhã quando não tem o pequeno, também é do mesmo jeito? Você viaja em pé?

8 [Marisa]: Sim, quando não tem é insuportável vir de BRT, mas no ônibus menor eu fico na fila para vim sentada e venho tranquila. E como ele para não para nenhuma estação intermediária seguindo pela via exclusiva se torna mais rápido que o BRT até o terminal da Alvorada.

Mas voltando ao trajeto, de quando saio mais cedo do trabalho, e tenho que pegar o BRT, eu não gosto. Uso até um termo que é mania minha: que o BRT é muito bagaçado. O BRT é muito ruim, é bagaçado mesmo! Para se ter uma ideia quando a porta abre homens vem lá de trás, tem uma fila, você é a primeira da fila, o meu coração dispara e eu entro estado de pânico. Porque abriu a porta, a maioria dos homens saem lá de trás, só homem grande, e saem te atropelando.

9 [eu]: Não tem quem controle, quem organize a fila, nada? Isso as 3 da tarde?

10 [Marisa]. Não tem, tem vezes que eu passo mal, eu tenho hipertensão, sou hipertensa. O meu coração dispara e a minha pressão sobe. Aí eu tenho que sair da frente com medo que eles me atropelam e me quebrar toda. Eu já vi mulheres caírem, quebrarem a perna, levarem soco na cara. Isso dentro do BRT. Então, a gente fica apavorada. Entrou para dentro do BRT é alguém esbarrando na gente.

11 [eu]: Você diz esbarrar no sentido de assédio mesmo? E no caso, não pode nem reclamar?

12 [Marisa]: Assédio é!

13 [eu]: E não dá nem para reclamar?

14 [Marisa]: Eu reclamo, mas é perigoso reclamar. Pode levar um soco, apanhar, até lhe furar. Não respeitam de maneira alguma. Eu mesmo já passei por cada coisa, várias situações de homens os ficarem em estado deplorável de trás da gente ou do lado. No ombro, com a gente sentada eles encostam e eu pergunto na cara de pau o que eles estão fazendo. E aí eles respondem que a incomodada que ande de Uber. Daí eu falo, você estar apertado é uma coisa, agora você estar de abuso é outra completamente diferente. Mas aí nem todo mundo tem a sorte de não levar um soco, eu ainda não levei. Agora corro esse risco porque eu não sei ficar calada. E eu já presenciei isso, de agressão por eles a outra mulher.

15 [eu]: E esse seu cotidiano no BRT sempre se dar no mesmo horário e é também atravessado por outras questões?

16 [Marisa]: Não, depende muito do horário que termino o serviço. Tem casa que a gente trabalha e sai mais cedo e outras mais tarde. Por exemplo, a casa do Condomínio Península da Barra, às vezes, eu saio mais tarde, quatro e pouca, cinco e pouca, assim.

17 [eu]: E todos os seus serviços são na região da Barra?

18 [Marisa]: Sim, são todos na Barra e, por isso, dependendo do BRT.

19 [eu]: E por essa razão, por depender exclusivamente do BRT você está preferindo usar a alternativa do ônibus pequeno (referência ao ônibus padrão), mesmo ele não integrando com o transporte complementar por embarcar e desembarcar fora da estação? O que acredito onerar o seu custo, não?

20 [Marisa]: Para mim, não está ruim porque eu uso o cartão do meu esposo, RioCard (bilhete único), já que ele não usa e vai trabalhar de carro, deixa comigo.

21 [eu]: Ele trabalha perto da casa de vocês?

22 [Marisa]: Ele trabalha em Santa Cruz.

23 [eu]. Por isso, ele de manhã te deixa ao lado da estação de Santa Cruz? Mas na sua volta ele te busca?

24 [Marisa]: Isso, para ir sim, mas na minha volta do trabalho os horários não batem com o dele. Então, retorno com algumas amigas no BRT, como a Luzia e a Renata. E, é daquele jeito sofrendo com a superlotação.

25 [eu]: E o BRT costuma quebrar, dar defeito ou mesmo interromper a viagem?

26 [Marisa]: Quebra, e como! Já teve uma vez que ele soltou um líquido embaixo, acho que foi o combustível, que os carros que passavam ficaram tudo avisando. Soltou uma coisa imensa, todo aquele óleo na pista arriscando de pegar fogo. Qualquer faísquinha, já viu né! E aquele cheiro de diesel!

27 [eu]: E você costuma pegar sempre o BRT Expresso para Santa Cruz ou também o parado?

28 [Marisa]: Não, a gente sempre pega o direto. Esse pequenininho (ônibus padrão) ele vem direto, somente faz paradas vindo de Santa Cruz, até o Mato Alto, depois no destino final ao lado do Terminal da Alvorada. Agora o BRT, para nas principais estações, entre o Mato Alto e o Terminal da Alvorada.

29 [eu]: No caso, as principais que o BRT Expresso faz paradas, uma delas é a Salvador Allende, que integra ao TransOlimpica no Terminal Recreio, isso?

30 [Marisa]: Não, a que integra ao TransOlimpica é a Gláucio Gil.

31 [eu]: Ah sim, essa então é que temos de caminhar até a estação terminal do Recreio para fazer a integração entre o BRT TransOeste e o TransOlimpica. Mas não é o seu caso, né?

32 [Marisa]: Não é meu caso, pois eu sempre solto no ponto final (Terminal da Alvorada) aonde pego outros ônibus até os condomínios que trabalho e tenho de pagar outra passagem. Por exemplo, no dia que meu marido não pode me levar até a estação de Santa Cruz, aí a gente pega um aqui no corredor da Cesário de Melo, só que antes descemos a pé o bairro (Vilar Carioca). Isso as cinco e pouca da manhã. Neste dia são três passagens e uma saí do bolso.

33 [eu]: E no retorno é a mesma coisa? E não integrado, porque pagar uma passagem a mais?

34 [Marisa]: Sim, só que pegamos uma Van (transporte alternativo) pois descemos na estação Curral Falso que não tem integração, porém otimiza-se o tempo de não ir até a estação final em Santa Cruz para depois voltar. Senão fica ainda mais tarde para voltar para a casa.

35 [eu]: Mesmo com esse custo de uma passagem a mais com a Van ela não lhe deixa aqui dentro do bairro?

36 [Marisa]: Não, tem que vim caminhando por cerca de meia hora para chegar em casa.

37 [eu]: E você se senti insegura em termos de caminhar por aqui, mesmo sendo um bairro em que você mora há muitos anos?

38 [Marisa]: Se eu disser que me sinto segura vou estar mentindo, pois eu não me sinto dentro do meu bairro.

39 [eu]: Antes de nós começarmos a entrevista você comentou sobre a questão das mudanças relacionadas a segurança, principalmente, para os seus filhos depois que o domínio do tráfico foi substituído pela milícia. Gostaria que falasse sobre isso novamente?

40 [Marisa]: Eu não me insegura dentro do meu bairro no sentido de ser assaltada aqui, pode até acontecer. Eu tenho medo fora do bairro. Fora daqui a gente não está seguro, podemos ser assaltadas, sequestradas, qualquer coisa. Porém, no bairro é mais difícil.

41 [eu]: Volto a insistir, se tem essa sensação de segurança devido a atuação da milícia dentro do bairro?

42 [Marisa]: acredito que sim.

Obs.: percebo uma certa limitação para comentar sobre a atuação da milícia e dessa forma encerro o meu questionamento e mudo o foco.

43 [eu]: Em relação a sua viagem no BRT e na Van, você se senti também insegura, não falo agora em relação ao assédio/ importunação sexual?

44 [Marisa]: No ônibus sim, como falei, fora do bairro sempre é possível.

45 [eu]: Apesar de que o BRT, principalmente, é muito lotado o que impede um assalto nele né?

46 [Marisa]: Mesmo assim acontece, mais furtos. Quando você ver abriam a sua bolsa, tiram o que consegue, e daí você já está fora do ônibus, e cadê? Eu não passei por isso ainda, porém vejo constantemente com outras pessoas. E aqui no bairro, a gente tem uma segurança, de certa forma, porque todo mundo se conhece pelo menos de vista. A não ser se você ficar sozinho a noite. Isso é qualquer lugar, perigoso!

No Condomínio Península mesmo, que trabalho na Barra, teve assalto no ponto do ônibus em frente. Assaltando as mulheres, as domésticas! Que dizer, a segurança é muito relativa, depende muito né. A minha chateação é mesmo com a condução entendeu? O tempo que a gente leva e o desgaste físico nesse deslocamento, a gente fica muito cansada.

47 [eu]: Eu penso que o emocional também se abala com esse cotidiano no transporte, não?

48 [Marisa]: Ih, emocional então é pior do que o físico. Eu chego em casa muito cansada. Olha só: ontem eu larguei às 15h40, mas foi por conta da chuva, e ainda não tinha caído aquela chuva toda, mesmo assim eu cheguei em casa somente às 20h horas da noite. Foi muito sufoco porque não tinha quase ônibus circulando, não se foi por conta do tempo chuvoso. Mas eu penso que a falta de manutenção dos bueiros também influencia, porque estava tudo alagado no bairro do Recreio. Acredito que é falta de manutenção deles mesmo.

O projeto mal feito, pode ser até lixo nos bueiros, como no Corredor Cesário de Melo onde a população não colabora, é culpada. Mas no Recreio e Barra? É projeto mal feito mesmo, só pode! Ali no túnel da Grota Funda, tudo alagado e os carros não tinham como passar. Ficamos horas parados no engarrafamento, nem o BRT passava. Tivemos que esperar, eu estava com ela (vizinha Luzia), mas nos perdemos depois. E levamos o mesmo tempo para chegar em casa em horários diferentes.

49 [eu]: Então nessa condição o transporte lhe cansa mais do que o seu próprio ofício laboral cotidiano, isso?

50 [Marisa]: Ah sim, eu trabalho cozinhando, com comida. Então, eu fico em pé, mas eu não me canso igual se cansa uma faxineira. Porque para mim, eu termino de fazer a comida, limpo a cozinha e venho me embora. Mas eu fico muito mais cansada na condução.

51 [eu]: Aí o que eu falo, você fica muito mais cansada, e depois de um dia inteiro de trabalho, como fica as tarefas domesticas da sua própria casa? Como é a distribuição dessas tarefas com a sua família?

52 [Marisa]: Ah sim, aí eu chego em casa, se a minha filha chega primeiro, beleza! Mas na maioria das vezes eu chego primeiro porque no trabalho dela essa saí mais tarde do que eu. E aí vou para a cozinha, tem que fazer janta, preparar a marmita para ela.

53 [eu]: A sua filha trabalha em que mesmo?

54 [Marisa]: Ela trabalha na light como atendente, mas é depois de Santa Cruz. Como é o nome mesmo...hum, não me recordo agora.

55 [eu]: Mas ela chega a pegar o BRT, pelo menos esse aqui do Corredor Cesário de Melo?

56 [Marisa]: Não, ela não usa o BRT. Ela tem uma condução direta que já a deixa perto do trabalho. Mas do mesmo modo ela tem que andar meia hora daqui do bairro até a Cesário de Melo. E ela saí de casa com o dia à noite.

57 [eu]: Então a sua filha saí mais cedo que você, ainda nem amanheceu, ela caminha sozinha?

58 [Marisa]: Nesse horário já tem muita gente saindo para trabalhar, e como ela é muito vergonhosa, acompanha o passo das pessoas sem fazer amizade, mas de uma forma a se sentir segura por estar perto de outras pessoas. Quando passa um grupo de amigos caminhando juntos, ela se enfia no meio daquelas pessoas.

59 [eu]: sim, penso que é uma estratégia boa se aproximar, mesmo sem interagir, apenas para se sentir segura nessa longa caminhada até a condução. Mas ela já teve nesse tempo de locomoção algum tipo de problema?

60 [Marisa]: Graças à Deus não, mas ela está trabalhando a pouco tempo, antes ela ficava em casa, dava aula de português e inglês particular. E ficava em casa, cuidando da casa para mim. Então ela arrumou esse emprego, lembrei até agora o nome do bairro, Itaguaí é onde ela trabalha.

E aí, é assim, tenho que chegar em casa e cuidar dos afazeres domésticos, cuidar do neném, que agora eu tenho um bebê né!

61 [eu]: Uma pergunta: você tem um filho do meio, que ele está desempregado, ele está estudando, quanto anos ele tem mesmo?

62 [Marisa]: Ele está com 22 anos, faz curso fora.

63 [eu]: Então, no caso, trabalha e fica todo mundo boa parte do dia fora, o seu neném fica com quem?

64 [Marisa]: A minha bebê fica com a minha irmã que é vizinha de casa.

65 [eu]: Verdade, você comentou no início. Mas a sua irmã trabalha fora?

66 [Marisa]: Não, ela trabalha somente nos fins de semana, como cabelo.

67 [eu]: Então, fica bem ajustado entre vocês?

68 [Marisa]: Na verdade, eu trabalho somente de segunda a quinta, na sexta as vezes, para quebrar galho só. Tipo, ah Marisa, fulano quer que você vai lá dar um limpezinha por fora, aí eu vou. Vai lá fazer uma comida, aí eu vou. Mas eu não fecho esse dia como compromisso porque é um dia a mais que eu tenho com a minha bebê. Eu falei né que essa bebê foi adotada, teve a sorte de me conhecer, que dizer, eu tive a sorte de conhecer ela. Ah sim, eu quero me dedicar um tempo a mais para ela, colocar um pouco mais de prioridade a minha família dentro do possível.

69 [eu]: Claro, até porque de segunda a quinta você tem pouco tempo com ela. No caso, o seu marido quando chega antes de você busca a neném na casa da sua irmã?

70 [Marisa]: Não, eu que busco. E no outro dia eu acordo 4h da manhã para organizar as coisinhas dela para levar para minha irmã e aí poder sair para trabalhar.

71 [eu]: Mas como você estava relatando, todas as coisas de casa, cozinhar, preparar a marmita da sua filha, faxinar ficam por sua conta? E tirando a sua filha, que não tem tempo, seu marido e filho não te ajudam nas tarefas domésticas, assim, não cozinham pelo menos?

72 [Marisa]: Não sabem fazer nada, um arroz que seja, o do meu filho, por exemplo, cola na parede. Realmente não dar para contar. Toda a tarefa de casa é por minha conta, para não dizer que o meu filho não faz nada, ele cuida do quintal.

73 [eu]: Então seus fins de semana são para cuidar da bebê e das tarefas de casa, já que você não tem muito tempo nos outros dias?

74 [Marisa]: Sim, geralmente eu acordo nas minhas folgas, fim de semana, na mesma hora que costumo sair para trabalhar. Porém não é culpa de nada, meu metabolismo acostudou. Aí, eu levanto e já vou fazendo as coisas.

75 [eu]: Pelo que vejo, se você não tivesse a ajuda da sua irmã para ficar com a bebê, a seria bem complicado?

76 [Marisa]: Não daria para eu trabalhar mais ou não poderia ter adotado. E isso, eu não deixaria de fazer. E creche não temos aqui no bairro, e depois, no horário que saio nem aberta estariam, e nem mesmo sei se teria coragem de deixa-la assim tão novinha.

E outra coisa, a vida de doméstica é estar no trabalho as 8h da manhã, as patroas não entendem a condução e querem que você esteja lá pontualmente. Elas não querem saber a distância e o transporte que temos, assim, só saindo muito cedo de casa para chegar no horário. Se atrasamos, nos chamam a atenção! Muitas vezes eles até não falam, mas oprimem a gente.

77 [eu]: E mesmo esses patrões sabendo da crise que vem passando o BRT na mídia, você acabou de comentar que eles não entendem. Daí lhe pergunto, já que você trabalha há muitos anos na região da Barra e morando aqui no Vilar Carioca, ou seja, antes da implantação do BRT, era melhor ou pior o seu deslocamento cotidiano?

78 [Marisa]: Ah sim, eu peguei o tempo que era montanha para atravessar. Eu trabalho na Barra desde dos meus 17 anos, são mais de 30 anos. O que posso falar, que o BRT apesar de tudo, de todos os defeitos, ele trouxe uma melhora no tempo de deslocamento. Mais por causa da construção do túnel (referência ao túnel da Grota Funda). Antes quando chovia era impossível prosseguir viagem, o ônibus dava volta e passava por Jacarepaguá, sei lá qual era o lugar direito, só sei que ele saía em Bangu para poder chegar aqui. Dava volta mesmo porque não tinha como subir a montanha por causa da chuva. E aí, tinha muito acidente, mais muito acidente mesmo! Quase todo mês tinha acidente!

79 [eu]: Então, você está me dizendo que o BRT melhorou muito em termos de tempo, devido a construção do túnel, e acredito por trafegar numa canaleta exclusiva ajuda a não pegar engarrafamentos?

80 [Marisa]: Com certeza, antes pegávamos muito engarrafamento, principalmente, ali perto de onde hoje é a estação do Mato Alto do corredor TransOeste. Isso melhorou muito. O problema do BRT atualmente é o sucateamento, a precarização do sistema com poucos ônibus circulando para uma demanda grande e causando a superlotação.

81 [eu]: Pensando aqui: se fosse nos dias de hoje sem o BRT, um evento climático de tamanha proporção que caiu sobre a cidade ontem, aquela chuva torrencial, do horário que você saiu da Barra que horas teria chegado em casa?

82 [Marisa]: Ah, eu chegaria com certeza mais tarde, em vez das oito da noite, seria lá para dez ou onze horas num caso como ontem.

83 [eu]: Uma outra questão que me veio com a nossa conversa aqui, é que eu ouvi muitas reclamações de outros usuários, que o BRT retirou muitas linhas de circulação com a sua implantação, isso mesmo?

84 [Marisa]: Eu ia mesmo falar sobre isso. O que eu acho é que eles tinham que dar livre arbítrio para a gente escolher em qual ônibus queremos ir. Se a gente quer ir de BRT ou se queremos de qualquer um outro. Por que a exclusividade com o BRT? Por que somente uma empresa pode ganhar? Se tem para todos, já que a população é gigantesca. A gente ver nesses onibuzinhos mesmo que eles saem lotados, você tem que optar por se vai na fila do sentado ou do em pé se está com mais pressa para chegar.

85 [eu]: Na verdade o BRT não está dando vazão para a demanda, visto que um único corredor para uma área com muita população, e ainda sucateado com menos carros circulando, fato né?

86 [Marisa]: Sim, exatamente! Se eles dessem a opção que a gente está tendo com onibuzinhos mais o BRT, que não fosse provisório como agora, podendo a gente escolher, iria desafogar no meu ponto de vista.

87 [eu]: Uma outra coisa que vejo que restringe a sua mobilidade, é a região do Vilar Carioca não ter uma linha alimentadora que complete o trajeto do BRT até o bairro, ocasionando longas caminhadas como já relatou, mas tem transporte alternativo, como vans?

89 [Marisa]: sim, existe o transporte alternativo aqui para o bairro. São umas vanzinhas, porém, não aceitam cartão transporte e nem sempre a gente tem condições de tirar o valor cobrado do nosso bolso. E também os horários são diferentes, não batem com o do BRT. Agora, se eles voltassem o ônibus, porque tinha uma linha que circulava dentro do bairro, o número era até 881, não me lembro se era da empresa Pegasus. Eles tiraram por conta dos estudantes, do passe livre. Que na verdade os pobres coitados dos estudantes têm direito, mas eles não se preocupam com isso. Aquele ônibus que a prefeitura colocou para levar os estudantes eu nunca vi aqui dentro e na rua, na Cesário de Melo, é raro passar um.

Atualmente, muitos utilizam o BRT, andam a pé e, às vezes, os pais mesmo sem poder dão dinheiro para a passagem. E devido a essa dificuldade de locomoção, muitos estudantes até voltam para a casa porque chegaram atrasados e as diretoras das escolas não entendem. E a gente tem que ver que não é só os trabalhadores, mas também os estudantes dependem do transporte público.

90 [eu]: E no seu caso, que trabalha você e seu marido, quando acontece alguma coisa fora do previsto, se adocece alguém da família, sei que hoje seus filhos estão maiores e mais independente, mas como é a dinâmica?

91 [Marisa]: Ah sim, até hoje se acontece algo com meus filhos, adoecem, eu falto o trabalho. E não somente eles, tem a minha mãe que mora do lado e ela é doente, tem princípio de Alzheimer. Geralmente sou eu que cuido de tudo, que levo ao médico, que compra os remédios, entre outras coisas mais.

92 [eu] A sua mãe mora sozinha ou com a sua irmã que fica com a sua filha?

93 [Marisa]: Não, ela mora com outra irmã minha, mas sou eu que cuido sempre. Aliás, relacionado assuntos de saúde na família é comigo. Porque sou eu que tomo a frente, que dou os remédios e faz os curativos e que fico até quando é necessário acompanhar numa internação. O restante da família não serve para isso!

E se caso, a minha mãe adoecer e ficar de cama, eu saio do trabalho porque não tenho a mínima condição de conciliar, entendeu? Porque o tempo é muito grande para me deslocar do trabalho para cá. Talvez, seu saísse do trabalho ao meio dia levaria uns 40 minutos para chegar até aqui, se o transito fosse bom. Porém, não é assim, no horário que costumo sair então, levo muito mais tempo, cerca de no mínimo umas 2 horas, se tudo correr bem. Daí, não que eu tivesse obrigação porque

tem meus irmãos, mas eu me vejo com esse propósito por ser a minha mãe. Só eu sei dar remédio e medir a pressão dela.

94 [eu]: E quando precisa levar a sua mãe a uma consulta médica ou até mesmo a uma urgência no posto de saúde? Seu marido tem carro, ele que leva?

95 [Marisa]: Sim ele leva, se estiver em casa. Senão a gente chama o Uber ou vizinho, já que a maioria tem carro e se você bater na porta, nessa questão, eles estão prontos a socorrer.

96 [eu]: Mudando agora um pouco o foco do assunto, observei vindo para cá que a estações do Corredor do BRT TransOeste da Cesário de Melo foram reformadas e entregues recentemente para voltar a operar. No período que ficou sem serviços nesse corredor, como ficou o deslocamento de vocês?

97 [Marisa]: A gente ia de van até a estação do BRT em Santa Cruz, porque nesse período eles tiraram o BRT totalmente da Cesário de Melo. Aliás, mesmo com a volta continuo utilizando a van para descer aqui na Cesário.

98 [eu]: Ah verdade! Você comentou comigo que prefere descer na estação Curral Falso na volta do trabalho para não ir até Santa Cruz, e como ali não integra as estações do BRT, você vem de van até a estação Vilar Carioca do Corredor Cesário de Melo. E sobre o projeto BRT Rosa, nos moldes do vagão feminino do metro, você experimentou alguma vez?

99 [Marisa]: Isso não funcionou, no início, até que sim. Porque ficava uma agente mulher do BRT controlando para que a parte traseira do ônibus no horário de pico fosse utilizada somente por mulheres e crianças. Mas sem a presença da agente os homens não respeitam apesar dos cartazes e publicidade nas estações a respeito. Depois, tiveram umas mulheres lá em Santa Cruz que colocavam cadeado na porta de trás depois do ônibus sair do terminal, só que acontece que nas estações seguintes outras passageiras queriam entrar por ali, daí também não funcionou. E agora acabou, não adianta cartazes. Sei que você, o William aqui são homens, mas pense numa raça ruim são homens que utilizam o BRT. Eles não respeitam nada, pode ser senhora de idade, mulher gestante, pode ser qualquer pessoa que eles dizem que estão cansados iguaizinhos. Não levantam para dar lugar, mesmo que alguém esteja passando mal eles fingem não ver.

100 [eu]: E pelo que você já falou a respeito do comportamento dos homens no BRT, eles usam a porte e a força bruta dos seus corpos contra a mulher ou quem quer que seja, isso?

101 [Marisa]: Exatamente, contra as mulheres, nos empurram e mesmo nos importunam sexualmente. Como disse no início, podemos ser a primeira da fila, que ao abrir a porta eles veem que nem uns cavalos e somos obrigadas a sairmos da frente para não nos machucarmos. Preferimos ser as últimas a entrar para evitarmos o pior.

Outro dia vim num corpo a corpo com um homem e a sorte era que ele não era abusado, mas tinha o problema do fedor. Parece que não há um asseio por parte da grande maioria dos homens que usam o BRT. São tudo uns porcos, para falar a

verdade! Mas nessa questão que vim grudada nesse homem, eu fiquei com a cabeça no peito dele, e apesar de ele ter me respeitado, foi constrangedor para mim. Porque estava tão apertado que não tinha como me mover ali.

102 [eu]: E falando sobre essa superlotação cotidiana, penso que além do aperto as condições sucateadas do BRT tornam ainda mais difícil a viagem, visto que a maioria não está funcionando o ar condicionado, as portas ficam abertas e outras coisas pelo que pude observar, isso?

103 [Marisa]: Exato, não tem ar, a pessoa não faz um asseio, não tomam um banho, sei lá! Talvez, se as janelas abrissem melhoria bastante, acho muito mal projetado, mesmo que seja para funcionar com ar condicionado. Em função disso, as pessoas acabam vandalizando e forçando as portas para ficarem abertas para circular um pouco de ar. Eu acredito que se tivessem a possibilidade de as janelas tivessem aberturas eles não seriam tão quebrados assim. E no último vagão, principalmente, é uma quentura terrível que chega a derreter o sapato da gente. Eu não sei o que tem ali, acho que o motor do ônibus que superaquece. Só quem passa é que sabe como é insuportável. E costumo dizer que tenho dois sonhos: uma era dar uma gravatada no meu marido e jogar ele lá dentro do BRT na hora do rush. Porque ele não anda de BRT e a gente chega em casa reclamando do cansaço, da pisada no pé e de toda uma situação desgastante, e ele apesar de não dizer que não acredita, mas ele age dando a entender que estou exagerando; e outro, era pegar o Paz (atual prefeito do Rio Eduardo Paz) amarrar ele e jogar lá dentro e o povo invadir para ele sair dali todo desconjuntado igual a gente, sentir na pele o sofrimento dos usuários. Aí, ele vai saber realmente o que é andar de BRT. No meu ponto de vista o projeto foi mal feito, quem sou eu para falar, mas devia ser subterrâneo ou então fechado de uma forma que só realmente as pessoas que querem trabalhar entrassem. Tem muito malandro dando calote.

104 [eu]: A respeito disso, vi que tem um projeto atual BRT Seguro, como os agentes que ficam na rua da polícia presente nos bairros do Rio, isso realmente está acontecendo?

105 [Marisa]: Olha, só vejo nas estações principais, como Santa Cruz e Alvorada. Outro dia, vi na Salvador Allende duas pessoas dando calote e eles chegaram em cima. Mas nas demais estações nenhuma presença desse projeto.

106 [eu]: Eles também organizam as filas para evitar esses tumultos de homens passando a frente ou só cuidam da questão da evasão de tarifa?

107 [Marisa]: De vez em quando eles organizam as filas, por exemplo, em Santa Cruz, sempre tem um carro de polícia nos horários mais críticos. Mas é bem complicado ali, a estação é muito pequena para demanda. Na minha opinião deveria o BRT articulado sair direto de Campo Grande para o Terminal da Alvorada, que iria desafogar bastante a de Santa Cruz. Eu sei, que eles tinham um projeto para fazer um corredor por aquela estrada que saí já no Magarça, como é o nome mesmo, esqueci agora! Porém, não sei porque não fizeram ainda. Eles até chegaram a construir umas estações nessa estrada, mas não a implantação do corredor exclusivo com o BRT. Depois de um tempo eles derrubaram tudo, não sei o que

houve, já que iria facilitar muito a vida gente evitando de andar para trás até Santa Cruz, sairia lá na frente perto do túnel da Grotta Funda reduzindo o tempo de viagem. E deveria também deixar os ônibus pequenos para gente ter opção e não somente depender do BRT, direito de escolha.

108 [eu]: Então Monica, na sua casa somente você utiliza o BRT cotidianamente?

109 [Marisa]: Na minha casa sim, tem meus irmãos e sobrinhos que utilizam também! Mas no meu lar só eu.

110 [eu]: Para irmos finalizando, posso dizer, que apesar de todos os problemas do BRT ainda é melhor do que antes, quando não tinha o sistema, isso?

111 [Marisa]: Eu estaria mentindo, só porque ele tem esses problemas todos, que no passado era melhor já que não existia BRT.

112 [eu]: Porque eu vejo muito usuário dizendo foi a pior invenção o BRT como sistema de transporte para a cidade do Rio de Janeiro, você não concorda com isso?

113 [Marisa]: Não, eu não concordo, no meu ponto de vista foi a melhor solução que já fizeram em termos de ônibus. O problema está na organização e no sucateamento do sistema ao longo dos anos. Porque só em ele ter uma pista exclusiva e o túnel que fizeram na Grotta Funda se reduziu bastante o tempo de viagem. Então para mim foi a melhor coisa que fizeram. No início ele funcionava muito bem, não era esse lixo que está atualmente. Penso que nos primeiros quatro anos operou de forma bem satisfatória.

114 [eu]: Você me afirmando isso, vejo que funcionou bem até as Olimpíadas de 2016, visto que ele foi o primeiro corredor do BRT a ser implantado em 2012, completando aí quatro anos de operação. Mas pode ser apenas uma coincidência dos fatos, pois existe também uma alegação de mudança de gestão da prefeitura. Não temos elementos para afirmar por enquanto. Enfim, você teria mais alguma coisa a relatar?

115 [Marisa]: Eu volto a afirmar que no meu ponto de vista o BRT seria o sistema de transporte ideal se não fosse o sucateamento, a superlotação e má educação da população, principalmente, por parte dos homens que o utilizam. E, é isso que faz com que haja interferência em todos os aspectos nas nossas vidas, infelizmente!

116 [eu]: E para a gente encerrar, uma questão importante, você continuou a utilizar o BRT no período mais crítico da pandemia da COVID-19?

117 [Marisa]: Sim, a gente como doméstica não paramos, até porque como diarista não tínhamos nenhum suporte para ficar em casa. E outras alternativas de transporte como carros de aplicativos seria inviável financeiramente. Assim, eu continuei a utilizar o BRT com os protocolos necessários como o uso da máscara e um certo distanciamento físico. Mas, no início até funcionava bem com os ônibus saindo somente com passageiros sentados e poucas pessoas em pé. Só que depois com as liberações de algumas atividades saindo do trabalho remoto e a reabertura do comércio a demanda foi aumentando. Como é muita gente voltou a lotar e esqueça distanciamento social, e pior, sem ventilação já que as janelas não abrem.

Daí você imagina, se eu peguei o vírus, fui assintomática. Porque não tem como manter os protocolos de emergência sanitária, apesar de eu me cuidar muito dentro do BRT, fora nem tanto! Eu trabalhei o tempo o todo no período mais crítico de pandemia.

118 [eu]: E para fechar de fato, pois acredito que eu entendi bem sua trajetória cotidiana e relações estabelecidas entre o seu deslocamento, trabalho, casa e família. Você mora aqui no Vilar Carioca por que a casa é própria ou nasceu e cresceu na região?

119 [Marisa]: Não, eu nasci lá no centro do Rio, morava na subida do morro da Mineira, no Catumbi. Mas aí lá era muito perigoso e minha mãe veio para cá, que também se tornou perigoso ao longo dos anos, mas na época não era. Eu vim com 14 anos e nunca mais sai daqui. E desde então estou com 46 anos.

120 [eu]: Entendo, o ideal era que tivesse aqui na região uma demanda para sua função laboral. E falando nisso, você paga previdência? Pois pelo tempo de trabalho você já poderia ser aposentar, se tiver contribuído regularmente?

121 [Marisa]: Seria o ideal, até tem no centro de Campo Grande. Algumas famílias como de jogadores de futebol, mas é bem escasso. Eu cheguei a trabalhar por aqui, somente um período e não se sustenta. A maioria que pode tem empregados antigos e não há demanda para absorver os demais. Quanto a previdência, por descuido, nunca paguei. Mas eu penso em regularizar isso, até comentei com a Luciene aqui. Porque se acontece alguma coisa com a gente, já viu. E corpo vai cansando e futuramente não vai dar mais para trabalhar nesse ritmo cotidiano de uma jornada tão prolongada.

ANEXO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

PROJETO: PESQUISA DE DOUTORADO

PESQUISADOR RESPONSÁVEL: **ERICK DE SANTANA MELLO**

ORIENTADOR: **PROF^a. GLÁUCIA DE OLIVEIRA ASSIS**

Endereço: **AVENIDA PRADO JÚNIOR, 281 AP 405, COPACABANA
RIO DE JANEIRO/RJ.**

Telefone: (21) 97424-0495 e (48) 98451-6995

E-mail: erick.mello@unemat.br

Nesta pesquisa pretendemos analisar o impacto da implantação dos corredores de transporte do BRT Rio na mobilidade cotidiana de usuáries do transporte público.

Os dados serão coletados por meio de (1) observação *in loco* nos trajetos cotidianos das usuáries do BRT Rio e (2) através de entrevista semiestruturada de forma a analisar as experiências de das usuáries do corredor TransOeste do BRT Rio e o impacto e o impacto nas suas vidas cotidianas-informantes da pesquisa.

Os entrevistados concordarão em participar da pesquisa através da assinatura deste termo de consentimento livre e esclarecido após serem explicados os riscos e benefícios da pesquisa bem como o fato que podem se retirar da pesquisa em qualquer momento e que seus nomes não serão divulgados.

Embora em toda pesquisa haja riscos de constrangimento ou invasão de privacidade ao expor questões relativas às práticas cotidianas de mobilidade pelos sujeitos que ficarão registradas, estaremos atentos à minimização de tais riscos quando da coleta de dados, proteção e depósito legal dos dados. A pesquisa não oferece benefícios imediatos aos participantes, mas disponibilizamos a consulta para acompanhamento dos informantes sobre o andamento e resultado da pesquisa.

Após a análise dos dados, finalização, defesa e aprovação da tese, será disponibilizada de forma digital para consulta dos participantes da pesquisa.

Eu, _____
venho por meio do presente termo, declarar ter sido informada claramente sobre a finalidade da pesquisa acima:

- (1) declaro estar ciente que o pesquisador aborda as minhas experiências cotidianas de mobilidade cotidiana como usuária do BRT Rio;

- (2) declaro que entendo que a minha participação pode implicar em falar de intimidades e sabendo que posso recusar fornecer informações em qualquer momento;
- (3) declaro ainda que a presente autorização é feita a título gratuito nada devido de ambas as partes;
- (4) declaro que fui informada de que não serei identificada, que os riscos de expor a intimidade ou de representar apenas parcialmente as demandas de grupo são menores que os benefícios previstos para o grupo nesta participação em termos de possíveis ações a favor da coletividade;
- (5) declaro que entendo que em nenhum caso os dados informados serão usados em meu e seu prejuízo;
- (6) reconheço participo livremente desta pesquisa, apenas para fins previstos neste termo e que tenho a liberdade de retirar meu consentimento, em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma e sem prejuízo pessoal;
- (7) e, para todos os fins efeitos de direito, assino este instrumento em 02 (duas) vias de igual teor e forma, na presença das testemunhas abaixo.

Rio de Janeiro., _____, de _____ de 2022.

Concedente

Pesquisador

Testemunha 1

Testemunha 2