



## XI COLÓQUIO NACIONAL REPRESENTAÇÕES DE GÊNERO E DE SEXUALIDADES

### ÔNIBUS COMO ESPAÇO DE VIVÊNCIA DAS RELAÇÕES DE GÊNERO E SEXUALIDADE: O CASO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE-PE

Marília do Nascimento Silva (1); Laura Susana Duque-Arazola (2); Micheline Cristina Rufino Maciel (3)

*(1) Graduanda em Economia Doméstica pela Universidade Federal Rural de Pernambuco. E-mail: mariliadonascimentosilva@hotmail.com; (2) Docente dos cursos de Graduação em Economia Doméstica e Pós-Graduação em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social-PGCDS, ambos do Departamento de Ciências Domésticas da Universidade Federal Rural de Pernambuco. E-mail: lsduquearrazola@gmail.com; (3) Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social-PGCDS da Universidade Federal Rural de Pernambuco. E-mail: michelinecristinamaciel@gmail.com*

#### **Resumo**

Ao longo dos anos a estrutura urbana sofreu diversas transformações e o estilo de vida das pessoas contribuiu para as novas conformações. A verticalização das construções, a concentração dos centros de compras, o acesso a transportes motorizados comprometeram a mobilidade de cidadãos/as em suas atividades diárias de consumo. Deste modo, a presente pesquisa tem como objetivo revelar uma realidade silenciada das relações de gênero e da sexualidade que se processa nos espaços físicos do transporte na RMR. Os procedimentos metodológicos utilizados constituíram em pesquisa e revisão bibliográfica com contribuições de dados secundários além da utilização da observação participante em 20 linhas de ônibus. Dentre os resultados encontrados, identificamos que o transporte coletivo é um instrumento essencial no cotidiano de milhares de pessoas. No entanto, o modo como atualmente ele está disponibilizado, possui atribuições resultantes de um planejamento insensível à demanda de homens e mulheres em seus variados níveis etários, que dependem destes instrumentos de tráfego para realizar as suas atividades cotidianas.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana, meios de consumo coletivos, relações de gênero e sexualidade.



## XI COLÓQUIO NACIONAL REPRESENTAÇÕES DE GÊNERO E DE SEXUALIDADES

### Introdução

O ser humano, ao longo da história, desenvolveu mecanismos de otimização do tempo para realizar suas atividades diárias, a exemplo da invenção da roda criada por volta do ano de 3.500 a. C na região da Mesopotâmia, com o objetivo de facilitar e agilizar o seu deslocamento a lugares mais distantes e até mesmo realizar o transporte de objetos e instrumentos de consumo do seu modo de vida, possibilitando a formação de cidades maiores e contribuindo com o processo de aglomeração comercial e demográfica dessas. O longo processo de desenvolvimento na história moderna trouxe para o contexto urbano das sociedades capitalistas do século XX novos arranjos que modificaram o modo de vida na cidade, e conseqüentemente, a estrutura dos espaços físicos (em especial moradias, ambientes de trabalho e vias urbanas) e o cotidiano das pessoas. A verticalização das construções, a concentração dos centros de compras, o acesso a transportes motorizados, principalmente, os de caráter particular e individual (carros e motos) comprometeram, entre outros aspectos, a mobilidade<sup>1</sup> de cidadãos/as em suas atividades diárias de consumo, comprometendo seus deslocamentos para o trabalho, lazer, estudo e outros. E o reflexo deste crescimento é sentido no trânsito não só das grandes cidades. As vias urbanas não suportam o fluxo de automóveis, assim como também não proporcionam outra opção de transporte que facilite o deslocamento de transeuntes na cidade, tudo isso somatizado é decorrência da ausência de um planejamento de mobilidade e do interesse de gestores e da sociedade civil para com o tema. E neste “emaranhado urbano” condutores/as de veículos, pedestres, ciclistas, motociclistas, usuários/as de transportes coletivos, entre outros, tiveram seus espaços de locomoção violados pela falta de infraestrutura e planejamento das vias urbanas. A cultura do consumo individual<sup>2</sup>, evidenciada na sociedade contemporânea também

---

<sup>1</sup> Facilidade real ou efetiva das condições de deslocamento, realizada por qualquer modo em via pública, que leva em conta as necessidades dos/das cidadãos/as (GUIMARÃES, 2012).

<sup>2</sup> Cultura do consumidor, denominada como cultura de uma sociedade de mercado (BARBOSA, 2004).



## XI COLÓQUIO NACIONAL REPRESENTAÇÕES DE GÊNERO E DE SEXUALIDADES

reflete para este contexto, os investimentos do setor automobilístico particular são evidenciados e disseminados, e mais uma vez é deixado para o segundo plano os transportes de uso e consumo coletivos<sup>3</sup> como ônibus, trens e metrô, que são marcados por precárias condições de uso físico e investimento. No caso desses transportes a superlotação e a insegurança em utilizar o serviço tomaram proporções que levantam questões até então não mencionadas, como o assédio moral e sexual, causando desconfortos aos usuários/as, trazendo problemáticas relevantes ao campo psicossocial. Partindo para este aspecto, a presente pesquisa que se encontra em andamento, está vinculada ao projeto Questão urbana e habitacional na sociedade de consumo contemporânea desenvolvido no Núcleo de Estudos e Pesquisa sobre a Mulher (NUPEM) do Departamento de Ciências Domésticas/UFRPE e ao Programa de Iniciação Científica da referida instituição, vem abordar as relações de gênero e expressões da sexualidade a partir de observações, relatos, comentários e depoimentos de passageiros e de passageiras de ônibus que circulam na Região Metropolitana do Recife (RMR), além de pautar algumas vivências de mulheres nos trajetos para o trabalho utilizando o ônibus como veículo de locomoção. O objetivo deste trabalho é revelar uma realidade silenciada das relações de gênero e da sexualidade que se processa nos espaços físicos do transporte (ônibus) na RMR em investidas dos usuários em relação às mulheres usuárias dos mesmos e apreender de usuários/as vivências cotidianas dentro dos veículos do serviço de transporte coletivo oferecido.

---

<sup>3</sup> Os meios de consumo coletivos compreendem infraestrutura, equipamentos coletivos e serviços (LOJKINE, 1997 *apud* OLIVEIRA, 2010). Diferem-se dos individuais porque não podem ser providos individualmente, visam suprir necessidades coletivas da sociedade.



## XI COLÓQUIO NACIONAL REPRESENTAÇÕES DE GÊNERO E DE SEXUALIDADES

### Metodologia

Esta é uma pesquisa qualitativa descritiva e de caráter exploratório, deste modo, os procedimentos metodológicos utilizados constituíram em pesquisa e revisão bibliográfica sobre mobilidade, questão urbana, meios de consumo coletivos, gênero e sexualidade; com contribuições de dados secundários levantados em artigos de jornais de circulação do Grande Recife e sites de pesquisa; além da utilização da observação participante, realizada no interior dos veículos e Terminais Integrados, inspirada nas suas contribuições enquanto método de pesquisa antropológico. O que somou um total de vinte linhas de ônibus que circulam nos municípios de Itapissuma, Igarassu, Abreu e Lima, Paulista, Olinda e Recife, situados na RMR, sendo destas linhas dezesseis alimentadas pelo Sistema Estrutural Integrado-SEI.

### Resultados e Discussão

Dentre os resultados parciais encontrados nesta pesquisa, identificamos que o transporte coletivo é um instrumento essencial no cotidiano de milhares de pessoas, pois, a partir dele é possível chegar ao ambiente de trabalho, lazer, acesso a outros serviços como alimentação, saúde, educação e uma diversidade de bens de consumo coletivos. No entanto, o modo como atualmente está disponibilizado este serviço, na perspectiva da população usuária é caracterizado como ineficiente, insuficiente e inseguro. Para Guimarães (2012) o caráter essencial do serviço de transporte<sup>4</sup> público permite que a sua execução seja feita por empresas terceirizadas e particulares, conseqüentemente não é dado o devido interesse e a população continua a sofrer com as

---

<sup>4</sup> Difere da segurança nacional pública e dos serviços judiciários, classificados como serviços *essenciais* (Constituição Federal, 1988).



## XI COLÓQUIO NACIONAL REPRESENTAÇÕES DE GÊNERO E DE SEXUALIDADES

precárias condições do serviço que não é visto como prioridade. Uma vez que terceirizando este serviço o Estado não atua de forma direta na fiscalização e efetivação do atendimento. O Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC, 2014) em sua pesquisa olhar o serviço de transporte público sobre a ótica do/a passageiro/a em 11 capitais brasileiras apontou no Estado de Pernambuco 227 irregularidades na prestação do serviço de ônibus na RMR, sob a ótica do Código de Defesa do Consumidor, dentre tais irregularidades estão: ausência de informações sobre linhas e horários, atrasos, paradas superlotadas e falta de iluminação nas estações. Além desses dados é importante também chamarmos atenção para questões que não são explícitas em pesquisas de caráter quantitativo. Os aspectos qualitativos, ou seja, questões subjetivas que se revelam nas entrelinhas das falas dos/das usuários/as do serviço de transporte, a exemplo das relações de gênero e sexualidade vivenciadas por usuários/as do serviço de transporte coletivo precisam ser desvendados, evidenciados e colocados em questão. O problema do número insuficiente de veículos gera nos Terminais Integrados-TI da RMR um grande percentual de passageiros/as inquietos/as e incomodados/as, que por sua vez, se aglomeram nas áreas de embarque e desembarque, e o que vivenciamos é uma interminável “guerra em busca assentos” ou até mesmo, em busca de um espaço para adentrar nos veículos e chegar aos seus respectivos destinos. O que encontramos são veículos operando acima do seu limite de capacidade, em algumas situações “[...] fica até difícil de respirar somos tratados como bichos e não temos alternativas, se eu não pegar esse ônibus chego atrasado ao trabalho [...]” (diz usuário). Essa configuração gera intensas relações de poder, que envolve questões de gênero, e neste caso, são as mulheres quem mais sofrem: “[...] Eu nem me arrisco mais, eles (os homens) não querem nem saber empurram mesmo, já levei vários machucões e ferimentos, quebrei sandália, bolsa, perdi brinco [...] prefiro entrar depois, mesmo sabendo que vou em pé. Não tem jeito. Todo dia é assim, não há respeito com ninguém: gestantes, crianças, idosos/as [...] todo mundo sofre. E os fiscais (controladores de fila) que eram para



## XI COLÓQUIO NACIONAL REPRESENTAÇÕES DE GÊNERO E DE SEXUALIDADES

*estar aqui controlando, passam vista grossa porque sabem que sozinhos não dão conta, é muita gente. As mulheres que conseguem se sentar são muito sortudas.*” (comenta usuária). Além de não poderem ir sentadas nos ônibus super lotados<sup>5</sup>, muitas vezes as mulheres acabam sendo assediadas e sexualmente molestadas por homens sob a desculpa do aperto nos ônibus. De uns poucos anos para cá, jornais e televisões têm noticiado violência contra as mulheres nos ônibus. Muitas têm sido violentadas dentro dos veículos cada vez mais desconfortáveis e superlotados e são alvos de pessoas que sentem prazer em realizar ações como: olhares maliciosos e aproximações intencionais nas partes íntimas. O constrangimento, o medo, as ameaças e o despreparo acabam silenciando as vítimas que imprimem o sentimento de inferioridade e submissão. O assunto se limita em discussões informais entre os membros de convivência das mulheres agredidas (familiares, parentes e amigos/as) e os casos mais uma vez ficam sem registro, aumentando a impunidade dos agressores que são em geral do sexo masculino. E intencionalmente o ônibus acaba sendo utilizado com um espaço de vivência dessas relações desconfortáveis.

### Conclusões

A partir dos resultados parciais podemos afirmar que o caráter insuficiente e ineficiente do serviço de transporte público coletivo, mencionados pelos usuários/as dos ônibus, além dos índices de violência sexual, são resultados de um planejamento insensível à demanda de homens e mulheres em seus variados níveis etários, que dependem destes instrumentos de tráfego para realizar as suas atividades cotidianas. Diante desta conjuntura, é importante destacar o papel dos diversos profissionais envolvidos, assim como do profissional em economia doméstica, neste sistema e em seus diferentes níveis: planejamento, execução e monitoramento. Além de reconhecer a

---

<sup>5</sup> Termo comumente utilizado pelos/pelas usuários/as do serviço de transporte. Refere-se quando os veículos estão atuando acima do seu limite de capacidade (81 passageiros/veículos).



## XI COLÓQUIO NACIONAL REPRESENTAÇÕES DE GÊNERO E DE SEXUALIDADES

necessidade de seus papéis para promover a efetivação de um serviço de qualidade, suficiente e eficiente, além de estar preocupado com as questões de gênero e sexualidade tão invisibilizadas e mascaradas perante a sociedade e que é bem menos incomum do que imaginamos.

### Referências Bibliográficas

BARBOSA, L.; **Sociedade de consumo**. Rio de Janeiro: Zahar, 2004. 68 p.

BERTOZZI, P. P.; LIMA Jr., O. F. A qualidade do serviço de transporte público sob as óticas do usuário, do operador e do órgão gestor. *Revista dos transportes públicos*, ano 21, São Paulo, p. 53-66, 1998.

BRASIL. **Lei Nacional de Mobilidade Urbana**. Lei nº 12.587, Brasília: Congresso Nacional, 2012.

CATELAN, M. J. Da produção do espaço urbano aos meios de consumo coletivo: articulando-os para o debate. São Paulo: UNESP, 2008. p. 15.

DUARTE, F.; LIBARDI, R.; SÁNCHEZ, K. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2012. p. 108.

DUQUE-ARRAZOLA, L. S. Questão Urbana e Habitacional na sociedade de consumo contemporânea (Projeto de pesquisa 2013-2014). Departamento de Ciências Domésticas / NUPEM / NECEF - UFRPE, Recife, 2013.



## XI COLÓQUIO NACIONAL REPRESENTAÇÕES DE GÊNERO E DE SEXUALIDADES

GUIMARÃES, G. S. **Comentários à lei de mobilidade urbana – Lei nº 12.587/12: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade.** Belo Horizonte: Fórum, 2012. 256 p.

OLIVEIRA, D. A. M. Localização dos meios de consumo coletivos e acessibilidade na cidade. In: XVI ENCONTRO NACIONAL DOS GEÓGRAFOS: CRISE PRÁXIS E AUTONOMIA, 2010. Porto Alegre. Resumos... Porto Alegre: UNESP, 2010. p. 9.

PASSOS, T. Desconforto traduzido em números. Diário de Pernambuco, Recife, p. A4, 25 mai. 2014.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana e cidadania.** Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012. 216 p.