

UFRRJ

**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
CIÊNCIAS SOCIAIS**

DISSERTAÇÃO

**A CIRCULAÇÃO DAS MULHERES NAS CIDADES: SOBRE TRANSPORTES
COLETIVOS E AS VÁRIAS FACES DO COTIDIANO URBANO**

NILDAMARA THEODORO TORRES

2019



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS**

**A CIRCULAÇÃO DAS MULHERES NAS CIDADES: SOBRE
TRANSPORTES COLETIVOS E AS VÁRIAS FACES DO COTIDIANO
URBANO**

NILDAMARA THEODORO TORRES

Sob a Orientação da Professora

Carly Barboza Machado

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Ciências Sociais**, no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais.

Seropédica, RJ

Fevereiro, 2019

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

T693c Torres, Nildamara Theodoro, 1993-
A circulação das mulheres nas cidades: sobre transportes coletivos e as várias faces do cotidiano urbano. / Nildamara Theodoro Torres. - Barra do Pirai, 2019.
79 f.

Orientadora: Carly Barboza Machado.
Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós graduação em Ciências Sociais, 2019.

1. Mulheres. 2. Circulação. 3. Transportes Coletivos. 4. Mobilidade Urbana. I. Machado, Carly Barboza, 1975-, orient. II Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Pós graduação em Ciências Sociais III. Título.

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS**

NILDAMARA THEODORO TORRES

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Ciências Sociais**, no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UFRRJ.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 26/02/2019

**Carly Barboza Machado. Dra. UFRRJ
(Orientadora)**

Edson Miagusko Dr. UFRRJ

Ana Paula Alves Ribeiro Dra. UERJ

Márcia da Silva Pereira Leite Dra. UERJ

À todas as mulheres

AGRADECIMENTOS

Ao longo destes dois anos, descobri todo um universo novo e incrível através das mulheres que encontrei nos ônibus. Acompanhada sempre da proteção dos orixás que sempre guiaram meus caminhos e minhas viagens.

Agradeço à Carly Machado, minha orientadora, pelas conversas preciosas, pela generosidade com o conhecimento, pelo cuidado com as palavras e por semear positividade e paciência ao longo de todos esses anos de parceria. Sentirei saudades.

As minhas amigas e amigos que me confortaram com palavras, gestos, provocações e inspirações, deixo meus sinceros agradecimentos.

Pai e mãe, obrigada por todas as orações, pela paciência e pelo cuidado que vocês sempre tiveram.

A todos os professores que contribuíram para essa caminhada e o encerramento desse ciclo. Tudo isso não seria possível sem vocês.

Por fim, agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UFRRJ pelo compromisso com seus alunos e com a resistência da educação Pública e de qualidade.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de financiamento 001 This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil – (CAPES) – Finance Code 001

RESUMO

TORRES, Nildamara Theodoro. **A circulação das mulheres nas cidades: sobre transportes coletivos e as várias faces do cotidiano urbano.** 2019. 79p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de Ciências Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2019.

A presente pesquisa propõe um estudo da circulação das mulheres nos ônibus entre as cidades de Piraí e Barra Mansa - RJ, a partir da rota de um ônibus que atravessa esta região e mobiliza atores e situações. Busco analisar o cotidiano das mulheres a partir da dinâmica do tempo das cidades, regulado e regulamentado pelo transporte urbano. Através de uma Antropologia em movimento trago as narrativas e as cenas cotidianas que compõem as experiências de mulheres como as demandas reprodutivas e do trabalho remunerado. No que tange a circulação das mulheres no espaço público das ruas e principalmente dos ônibus, foi possível perceber que todas as mulheres têm seus corpos atravessados por condutas morais e isso afeta seu comportamento dentro e fora dos ônibus.

Palavras – chave: mobilidade urbana, transportes coletivos, circulação, mulheres

ABSTRACT

TORRES, Nildamara Theodoro. **The movement of women in the cities: about collective transportation and the various faces of urban daily life.** 2019. 79p. Dissertation (Master Science in Social Sciences) Institute of Humanities and Social Sciences, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2019.

The present research proposes a study of the circulation of women on buses between the cities of Piraí and Barra Mansa - RJ, from the route of a bus that crosses this region and mobilizes actors and situations. I seek to analyze the daily life of women based on the dynamics of urban time, regulated by urban transportation. Through a moving anthropology I bring the narratives and everyday scenes that make up the experiences of women as reproductive demands and paid work. As far as the circulation of women in the public space of the streets and especially of the buses, it was possible to perceive that all the women have their bodies crossed by moral conducts and this affects their behavior in and out of the buses.

Keywords: urban mobility, collective transport, movement, women

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
Antropologia em Movimento.....	10
O caminho dos ônibus e o caminho das mulheres.....	14
Sobre a região, as cidades e o trajeto do ônibus.....	15
Estrutura dos capítulos	17
CAPÍTULO I - O TEMPO DA VIDA E O TEMPO DO ÔNIBUS	19
1.1. A rodoviária	21
1.2. Os tempos da vida contados no ônibus	26
1.3. O tempo da espera: os pontos de ônibus	27
1.4. Contra o relógio: o tempo do atraso	33
1.5. Materialidade do ônibus, cenas e contratempos.....	26
CAPÍTULO II - DE ONDE VÊM E PARA ONDE VÃO AS MULHERES?	37
2.1. Passageiras e suas narrativas	37
2.2. Mulheres, trabalho e Família.....	47
2.3. Aumentando a história: Fofocas e Rumores.....	52
CAPÍTULO III – CORPOS E COMPORTAMENTOS DAS MULHERES NO ÔNIBUS: MORALIDADE EM QUESTÃO	57
3.1. Mulheres jovens e mulheres idosas: a (Des)construção dos corpos.....	57
3.2. Ônibus, corpos e moralidade.....	62
3.3. Imagina não servir nos lugares?	64
3.4. Da <i>cantada</i> ao assédio.....	69
CONSIDERAÇÕES FINAIS	75
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	77

INTRODUÇÃO

O contexto denso e heterogêneo das cidades nos aproxima de pessoas e situações diariamente, tornando-as um objeto estratégico para pensar o cotidiano e a movimentação dessas pessoas de um lugar para o outro. E compreender a cidade a partir do ponto de vista dos cidadãos (AGIER, 2011) que vivenciam experiência e sentem sua dinâmica, é também, nos aproximar dos fluxos e das interações dessas pessoas.

Importante situar os caminhos que me levaram até este tema de pesquisa. Sou moradora de Pinheiral, cidade em que cresci e nunca havia saído até minha chegada ao Ensino Superior. As proximidades são cercadas pelo Rio Paraíba do Sul e pela Rodovia Presidente Dutra que possibilita acesso a diversas outras cidades, dentre elas as grandes metrópoles e as mais procuradas para passeio, São Paulo e Rio de Janeiro. Desde a infância, trago lembranças de longas viagens de ônibus para cidades dos arredores e isso me trazia um turbilhão de emoções boas. Lembro-me da primeira vez que viajei sozinha e passei maior parte do tempo lendo as placas da estrada para que eu pudesse dizer que já passei por aquelas cidades.

Pinheiral possui pouco mais de vinte e cinco mil habitantes com dinâmicas próprias de uma cidade do interior. Cadeiras na calçada no final da tarde, uma praça central, uma igreja Católica e uma Universal e, de modo geral, muitas pessoas se conhecem ou possuem vínculos afetivos. De certa forma um lugar “tranquilo” sem grandes movimentações, mas como toda cidade também conflitos e dinâmicas próprias.

Com poucos recursos financeiros e com movimentações políticas muito particulares, Pinheiral tem apenas uma empresa privada de ônibus responsável pelas rotas intermunicipais e municipais. Os preços das passagens são exorbitantes e o serviços prestados são insuficientes. Não aprofundarei minhas análises neste assunto especificamente, mas ele nos serve como plano de fundo para compreensão dos desdobramentos deste trabalho. Este cenário nos possibilita refletir sobre as dificuldades cotidianas de pessoas que dependem de ônibus escassos cotidianamente.

Interessei-me então pelas questões relacionadas ao acesso à e pela cidade, especialmente pelas dificuldades de deslocamento das pessoas pelo espaço urbano. Estes primeiros *insights* me levaram para a temática da mobilidade, mais especificamente para mulheres que circulam pelas cidades utilizando o ônibus como principal meio de transporte. De dentro do ônibus das cidades vizinhas a Pinheiral que faz o trajeto de Pirai/RJ a Barra

Mansa/RJ, passando por Varjão, Arrozal e apenas um pequeno trecho de Pinheiral, observei um número bem expressivo de mulheres indo e vindo de um lugar para o outro com demandas muito específicas.

Compreendo que durante muito tempo, a prática desigual de uso do espaço urbano entre homens e mulheres não foi percebida como uma questão importante. Entretanto, aos poucos essa situação vem se modificando (CALIÓ, 1991). A introdução das questões de gênero como variável vem permitindo que se analise o lugar de homens e mulheres no espaço urbano, mostrando como e porque cada um vive o cotidiano da cidade com diferentes lógicas temporais e espaciais de organização.

O espaço-tempo urbano é diferente de acordo com o lugar de onde você veio, para onde está indo, e qual é a sua demanda. E este percurso é cheio de descoberta sobre a rotina das mulheres que encontrei pelo caminho e nos leva a pensar o universo do transporte coletivo à luz de estratégias diárias criadas por elas dentro e fora dos ônibus.

E, a partir da circulação e da porosidade do cotidiano das mulheres também podemos aprofundar nossos olhares para como se faz a cidade.

A particularidade desse ônibus está em sua rota, pois ele percorre dois bairros e uma cidade, antes de chegar ao seu destino. Essas “voltas” incorporam uma diversidade de situações, personagens e experiências e é nas curvas desse trajeto e narrativas que debruço essa pesquisa.

Antropologia em Movimento

Nesta dissertação, sirvo-me das contribuições de uma Antropologia em movimento atrelada aos discursos e situações vividas por essas mulheres diariamente. Estar em movimento me aproxima do trabalho de Lenin Pires (2011), que descreve a precariedade dos trens junto à funcionalidade da convivência entre passageiros e comerciantes dos transportes coletivos. Dentre cerca de 600 mil pessoas que transitam pela Central todos os dias, o autor focalizou sua pesquisa na maneira pela qual os ambulantes sobrevivem no comércio ilegal e como esta atividade é recriada a cada dia. Assim como o autor fez com os trens, eu também passei a utilizar esses ônibus para todas as viagens que fossem possíveis. Não me incomodava com o trânsito, com os atrasos, com o barulho e nem com o desconforto das poltronas. A

curiosidade estava em entender como se dava a relação daquelas mulheres naquele espaço social.

Esta população que está sempre em trânsito, nos leva à aplicação de técnicas que permitem fazer essa coleta de dados em movimento. Na contemporaneidade, pessoas se movimentam mais e em distâncias cada vez maiores (LEAL, 2008).

As práticas e sentidos associados a pessoas em movimento vêm trazendo aproximações analíticas inovadoras. Vemos aparecer novos problemas investigativos associados a um pensar nômade. André Dumans Guedes (2013) segue o curso desta novidade no horizonte das disciplinas interessadas nos trânsitos pelo espaço. Valoriza uma metodologia de microanálise da história, em que a vida dos atores que a fazem é levada em conta como parte de um processo histórico que se constrói ao longo do tempo e se encontra em constante fluxo.

Trazendo sua análise para o campo de discussão de mobilidade na Antropologia, o mesmo sugere a existência de uma tradição em que os deslocamentos e a mobilidade são coisas esperadas como parte da realidade das pessoas. Além de pensar movimentos e deslocamentos, trata dos objetivos das pessoas que moram e passam pelos lugares, como elas pensam sobre essas coisas e como atribuem sentido ao mundo em que vivem. Em campo o autor registra narrativas de deslocamento, o conteúdo das descrições e a emoção investida no falar de andanças de homens e mulheres, e também apresenta os contornos de uma configuração moral específica assentada sobre o sentido e o valor da mobilidade. (DUMANS, 2013)

A pesquisadora Janice Caiafa (2002) incorporou em seu trabalho uma etnografia com muitas entrevistas com motoristas, trocadores, inspetores e usuários dos ônibus. Deste modo, escreveu um livro que é literalmente uma “viagem”. Ela mergulhou no universo do transporte urbano na cidade do Rio de Janeiro de peito aberto e com muita delicadeza e estudou as viagens de ônibus na cidade descrevendo aspectos importantes dos percursos.

Nas abordagens da autora o transporte coletivo tem um papel importante de dispersão e, além de possibilitar a fuga, promove a mistura e a vida urbana que se caracteriza por essa complexidade e diversidade. As atividades profissionais, as opções de lazer, as formas de sociabilidade e relações afetivas, os espaços geográficos assim como as maneiras de circular por ele se ampliaram muito. Sendo assim, não poder se mover é não poder usufruir de uma das principais características da vida urbana.

No campo, me mantive atenta às situações, às conversas paralelas, aos pequenos conflitos e às negociações. Durante seis meses em que estive nesses ônibus, três a quatro vezes por semana em dias e horários alternados, realizei entrevistas informais com diversas mulheres e me dediquei a descrever três dessas mulheres com vidas e experiências muito diferentes, mas tendo o ônibus como ponto comum. Maria Cláudia, Lúcia e Fran se tornaram minhas principais interlocutoras e protagonistas de diversas cenas que compõem essa pesquisa.

Percebi através das conversas que boa parte dessas mulheres me apresentavam questões muito relevantes: “*Preciso de companhia do ponto até em casa, porque chego tarde do serviço e não posso andar sozinha*”. Por vezes, algumas indagações que me permiti fazer causaram espanto e dúvidas. Em outras situações, elas aproveitavam para expor reclamações sobre os problemas que enfrentam diariamente, para algumas a minha figura era de porta voz da secretária de transporte investigando problemas para o governo. Na condição de pesquisadora, eu busquei complementos na minha condição de passageira, e também mulher, para observar o cotidiano das minhas interlocutoras.

Ao olhar para a experiência de vida de mulheres a partir do ônibus, somou-se como dado de pesquisa uma atenção às situações cotidianas, às cenas urbanas vivenciadas nos ônibus que também mobilizavam narrativas, estas fragmentadas, da vida das mulheres. Cenas densas, repletas de elementos que me ensinavam a partir da ação um pouco mais sobre esta realidade.

Em manhãs muito agitadas, por exemplo, era comum que as filas também não estivessem muito organizadas. O motorista então, se dirigia até a porta do meio ou a de trás, onde as pessoas que não pagam passagem entram no ônibus e ficava fiscalizando quem estava entrando. Geralmente, entravam pessoas idosas, mães com crianças de colo ou bem pequenas, portadores de deficiência e mulheres com sacolas pesadas. Essas últimas precisavam deixar as sacolas em alguma poltrona, descer do ônibus, enfrentar a fila e pagar a passagem pela porta da roleta como todos os outros passageiros. Enquanto isso, as sacolas ficam “marcando o lugar” na poltrona escolhida. Porém, quando a fila estava muito grande e o ônibus enchia antes da mulher chegar no lugar que deixou as sacolas, podia acontecer de alguém entrar primeiro, tirar as sacolas do lugar, aparentemente vazio, e colocar no corredor; nesse momento começava a confusão. *Sacola não é gente para ocupar lugar, ou sacola não paga passagem, quem deixou essa sacola aqui?* Grande parte dos passageiros achava a causa muito justa e começava a incitar a discussão. Em poucos minutos todos estavam falando muito alto,

as sacolas sendo jogadas no corredor, outra mulher sentando no lugar “reservado”, as pessoas já se compadecendo pela causa e finalmente a dona das sacolas entrava no ônibus depois de enfrentar a fila enorme e, quando se direcionava ao lugar que seria dela, encontrava suas sacolas jogadas no corredor do ônibus.

O clima ficava pesado, e quem ia entrando já sabia que alguma coisa estava fora do controle. *Isso é um absurdo, uma tremenda falta de respeito com minhas coisas. Você tirou as minhas sacolas por que?* A mulher sentada e com um olhar calmo como se não tivesse acabado de fazer o maior escândalo minutos antes, respondia com tranquilidade: *Elas já estavam no corredor quando sentei aqui!* A dona das sacolas recolhia as coisas do corredor e mesmo não satisfeita com a resposta procurava um lugar para ficar de pé sem atrapalhar as pessoas e a viagem prosseguia com burburinhos.

Aliás, se tem uma coisa que essas viagens têm são burburinhos, rumores, comentários e fofocas. Uma senhora entra no ônibus e um jovem sentado no banco prioritário finge estar dormindo. *Não se tem mais respeito com nada hoje em dia.* Disse um senhor para um desconhecido ao seu lado. O outro, no fundo do ônibus começa. *Na minha época os jovens não eram assim.* E nesse tempo ninguém acordou o menino para ceder o lugar para a idosa que muito desconsertada dizia que não precisava de lugar, e que estava bem, mesmo de pé no corredor, pois iria descer logo em frente não ficaria muito tempo de viagem em pé. Porém, o trocador sinalizou para alguém cutucar o menino e uma mulher que já aparentava estar com muita vontade de fazer isso, cutuca o garoto e sem nenhuma sutileza pede para que ele pare de fingir que está dormindo e ceda o lugar para a idosa. O menino imediatamente abre os olhos e quando pensa em dizer alguma coisa percebe que está cercado de olhares não muito amigáveis de todos os passageiros, se levanta, pede desculpas para a idosa, e fica de pé no corredor. Só então os rumores sessam e a viagem segue tranquila.

Essas situações nem sempre tinham o mesmo desfecho. E com frequência algumas discussões começavam sem ninguém perceber de onde elas vieram e do mesmo jeito elas paravam sem sabermos qual foi o motivo do término. Mas entendo hoje que é impossível fazer pesquisa em ônibus sem estar atenta a elas, apesar de sua efemeridade e fragmentação. Tentei, neste trabalho, enfrentar este desafio metodológico.

O caminho dos ônibus e o caminho das mulheres

O “andar de ônibus”, representa mais do que o deslocamento e a mobilidade das pessoas de um lugar para o outro. Ele também acarreta um conhecimento da cidade em seu âmbito mais profundo. E dentro dele encontram-se mulheres que passeiam, estudam, trabalham, movimentam e articulam o território, estabelece-se regras e limites de convivências sociais, bem como proporciona o encontro de realidades distintas e idas e vindas dos seus atores nos espaços urbanos.

As relações das mulheres e dos homens com os lugares são diferenciadas. E essas diferenças se constroem a partir de um conjunto de ideias específicas e hierarquicamente desiguais estabelecidas às mulheres e aos homens, resultando na opressão das mulheres em diferentes lugares e tempos (MACHADO, 2016).

Entende-se que os caminhos e percursos que mulheres fazem diariamente nos transportes coletivos, são repletos de pequenas paradas e com risco de imprevistos, portanto, não estão contemplados pela lógica de mudanças e investimentos em mobilidade urbana das cidades. Por esta razão, seus trajetos são mais longos e cansativos (LYRA, 2017).

Visto isto, é preciso levar em consideração, também, as trajetórias, representações do trabalho e contextualizações que permitam compreender as tensões e dificuldades cotidianas que precisam ser investigadas. O percurso que as mulheres fazem entre o trabalho e suas casas revela muito da rotina de cada uma: caminhos preferidos ou evitados; lugares de sombra, conforto e descanso; as encomendas de familiares, os itens faltantes na despensa e descontos imperdíveis.

O percurso desvela também a relação que cada mulher estabelece com o tempo, que se pauta em uma porção de fatores: o horário dos transportes; a velocidade do caminhar em atravessar sinais, passarelas e ladeiras; quem espera em casa; as atividades acumuladas da semana; o cansaço e a necessidade de se recuperar para o dia seguinte (LYRA, 2017; pg. 99).

Ao longo dos capítulos apresentarei situações que evidenciam como pequenas escolhas condicionam a circulação das mulheres e seu deslocamento na cidade. Percebo que a questão do acesso à cidade e da experiência de mulheres que circulam por ela, está ligada com muitas dimensões do planejamento e da produção do espaço urbano.

Calió (1997) afirma que o papel das mulheres na reprodução da força de trabalho e na família torna sua presença marcante, pois são as mais afetadas pela crise dos serviços urbanos que aumenta, consideravelmente, suas responsabilidades. Isoladas no espaço privado do lar ou

à sua extensão pública (o posto de saúde, a farmácia, o hospital, a loja, o supermercado, a feira, o açougue, a padaria, a escola, o parque, etc.), elas travam uma luta incessante contra o relógio, tentando administrar sua vida cotidiana.

Nesse sentido, afirma Costa (2013), que o uso da rua, do bairro e da cidade pelas mulheres, mesmo com o trabalho “fora”, ainda hoje está muito ligado ao papel de gestora do lar, isto é, a utilização das estruturas de educação, saúde, alimentação e subsistência do grupo familiar. Ou seja, o espaço privado da casa é estendido para o público.

Sobre a região, as cidades e o trajeto do ônibus

As cidades e distritos que aparecem neste trabalho pertencem a região Vale do Café (ou Médio Paraíba Sul Fluminense) composta por quatorze cidades¹. Algumas dessas cidades recebem turistas de todo estado interessados na história das fazendas, das igrejas, da linha férrea e dos famosos barões de café do século XIX. Dentre elas está Pinheiral, com 23 anos de emancipação de Piraí. Com 181 anos, Piraí possui alguns de seus bairros localizados as margens da Rodovia Presidente Dutra, como Varjão e Arrozal. Esses bairros são um pouco afastados do centro da cidade e fazem parte do trajeto do ônibus aqui estudado.

Até os dias atuais, grande parte da economia da região gira em torno da agropecuária e das empresas privadas. Por essa razão é possível perceber um intenso deslocamento das pessoas para Volta Redonda onde está localizada a maior indústria Siderúrgica da América Latina - CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), onde boa parte da população trabalha. Além disso, Volta Redonda é a maior cidade da região conhecida popularmente por Cidade do Aço² que, não por coincidência, é o mesmo nome da empresa de ônibus que faz o percurso Piraí x Volta Redonda x Barra Mansa. Com 66 anos de atividade, suas primeiras frotas ligavam Barra Mansa a Volta Redonda e posteriormente ampliou os serviços para outras cidades.

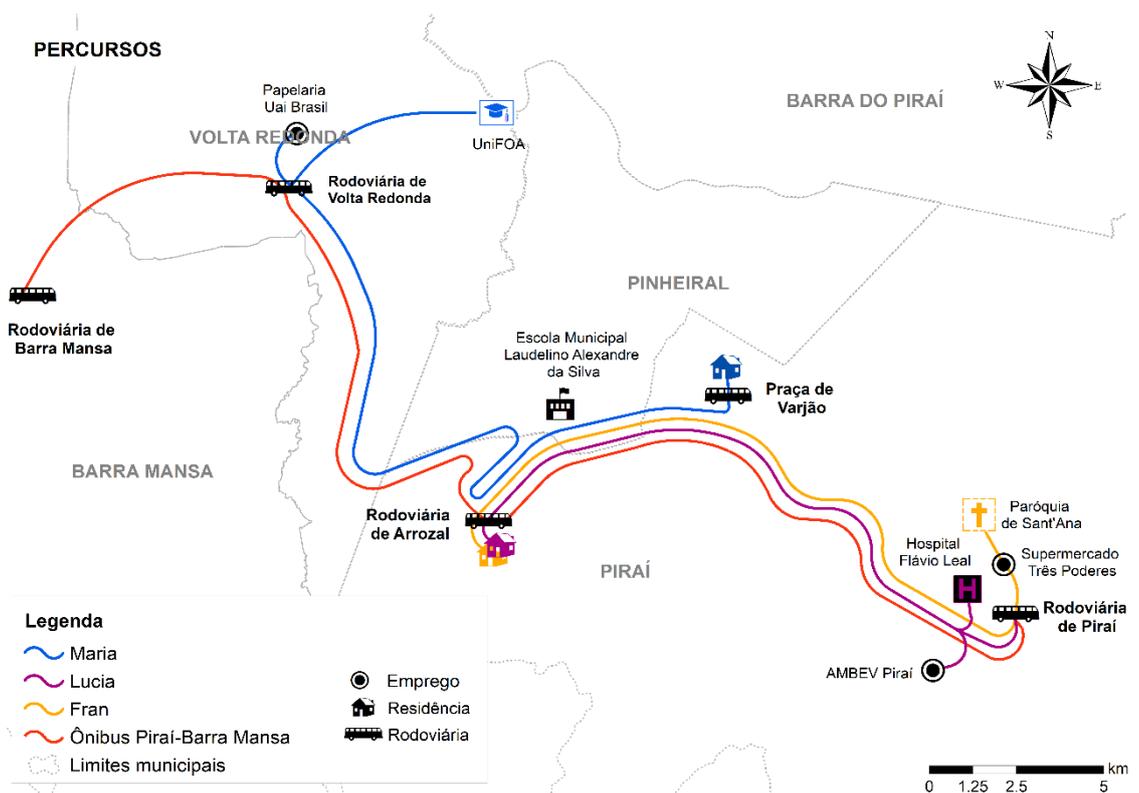
O ônibus da empresa Cidade do Aço faz um trajeto de Piraí até Barra Mansa. Piraí é uma cidade com aproximadamente 29 mil habitantes e está localizada a uma distância de 39 km de Barra Mansa. O percurso feito de carro é uma “linha reta” pela Rodovia Presidente Dutra que demora em torno de 35 minutos, porém, de ônibus esse trajeto fica em quase 2 horas. Isso acontece porque essa “linha reta” que mencionei “não existe” quando é feita de

¹ Vassouras, Valença, Rio das Flores, Piraí, Engenheiro Paulo de Frontin, Paty do Alferes, Paracambi, Miguel Pereira, Mendes, Barra do Piraí, Pinheiral, Barra Mansa, Paraíba do Sul e Volta Redonda. www.portalvaledocafe.com.br Acesso em: 12/12/2018

² <https://www.cidadedoaco.com.br/institucional/> Acesso em: 12/12/2018

ônibus. Afinal, o bairro Varjão e o distrito Arrozal estão nesse caminho e o ônibus precisa dar a volta por esses lugares pertencentes a Piraí e só depois seguir em frente para Volta Redonda e Barra Mansa. Ao sair da rodoviária Thereza Bastos Muller no centro de Piraí, o primeiro destino é o bairro Varjão. As ruas do bairro são bem apertadas, o ônibus ocupa toda a passagem dos dois lados até chegar na praça principal onde muitas pessoas entram e descem dos ônibus.

A praça tem aspecto acolhedor, com alguns brinquedos, uma pequena biblioteca e bancos embaixo das árvores, além do ponto de ônibus. E no início de dezembro, os moradores constroem uma enorme árvore de Natal feita de garrafa pet e outros materiais recicláveis. O ônibus segue por outra rua, novamente em direção a Dutra com destino a Arrozal. Esse é o maior distrito de Piraí, com mais de 7 mil habitantes, está a 24 km de distância do bairro Varjão - isto fica em torno de 25 a 30 minutos até a praça principal. Porém, o ônibus passa por essa praça e segue um pouco mais para outros bairros, depois retorna pela praça que tem um coreto e a Igreja Católica de São José e segue para a Dutra em direção a Volta Redonda. Dessa vez ele percorre algumas principais ruas da cidade e geralmente entram pouquíssimos passageiros. Porém, muitos descem nos locais mais movimentados e o ônibus continua seu caminho direto até seu destino final, a rodoviária de Barra Mansa.



Estrutura dos capítulos

No primeiro capítulo dedico-me a falar sobre a relação dessas mulheres com o tempo de espera e com os locais de parada dos ônibus, como os pontos e a rodoviária. Descrevo detalhes sobre os ônibus e sobre as cidades e bairros por onde ele passa. Diante da ideia de que em diversos momentos de nossas vidas estamos sendo atravessados pela sutileza temporal, é como se o mesmo tivesse uma forma objetiva de existência, mas na verdade o tempo é compreendido, sentido e percebido por grupos diferentes de maneiras diferentes (ELIAS, 1984). Deste modo, é possível observarmos que a própria estrutura da rodoviária nos indica um planejamento voltado para longas horas de espera e a presença do relógio, por exemplo, é marcante nesse ambiente, sempre bem ajustado e posicionado na frente do guichê.

No segundo capítulo há uma análise dos caminhos a partir das narrativas de mulheres onde aponto situações como as fofocas e os rumores nas filas. De acordo com Koury e Barbosa (2017) a fofoca e os rumores aparecem como rede pública discreta de informações, de juízos morais e de alertas sobre situações limites, escandalizadas, constituiu uma instituição social importante de controle moral, de integração em círculos sociais e culturais e de comunicação da normalidade normativa e de seus desvios reais e imaginários. Pretendo problematizar essas interações do contexto urbano em situações cotidianas nos ônibus e arredores.

Tão logo, pretendo me atentar à relação das mulheres com o trabalho e com a família. Situo atividades relativas ao cuidado nas relações sociais dessas mulheres. Os dados apresentados apontam que o trabalho doméstico não é compartilhado por homens, que todas as mulheres realizam trabalhos domésticos dentro de casa e que 71% dentre elas não contam com qualquer ajuda masculina. Pesquisas do SOS Corpo e do Data Popular realizadas em 2012 indicam que 54% das mulheres utilizam o transporte público para ir e voltar do trabalho. E o transporte público é a segunda demanda das mulheres ao poder público, ficando atrás somente das creches.

No terceiro capítulo, abordo uma discussão em torno do corpo e da moral dentro dos ônibus. As representações e visões de mundo que habitam nossas cabeças, podem ser também abstrações de que podemos lançar mão para efetivar (WERNECK, 2013) nossas ações e as situações em que estamos inseridos. Isso permite pensar esses princípios em outra condição, como aparatos de uma caixa de ferramentas moral, isto é, como dispositivos morais. Conselhos e ensinamentos vindos “de casa” doutrinam essas mulheres para se protegerem de

possíveis situações de desconforto ou violência dentro dos ônibus. A escolha das roupas adequadas e da poltrona certa, por exemplo, nos levam a pensar sobre esse universo moral atrelado ao corpo feminino. Pretendo trazer uma discussão sobre corpo e moralidade e o reflexo disso no comportamento cotidiano das mulheres. Por último, as considerações finais envolvem o resultado da minha própria transformação enquanto pesquisadora e passageira desses ônibus a partir da experiência vivida com essas mulheres diariamente, e também, deixo em aberto questões para serem trabalhadas no futuro.

CAPÍTULO I

O tempo da vida e o tempo do ônibus

A questão da mobilidade é central para a discussão sobre o tempo e espaço urbano já que está no cerne de sua dinâmica com a expansão dos meios de transporte hoje. A cidade do século XXI encontra na mobilidade o seu princípio fundamental: a mobilidade de pessoas e objetos (LEMOS, 2009). Com ritmos cada vez mais acelerados, as mulheres percebem uma constante falta de tempo para realizar todas as atividades do dia. Assim, contra uma noção de tempo supostamente pré-social, homogênea e vazia, o tempo aparece neste trabalho como uma categoria coletiva (SIMMEL, 1903).

Este capítulo é ainda dedicado à apresentação dos espaços, dos atores sociais e da sua relação com o tempo nas e das cidades. Começo pelo espaço da rodoviária.

1.1 A rodoviária

A rodoviária de Piraí é arredondada e em suas partes externas ficam os bancos de concreto, com paredes avermelhadas e descascadas. Na parte de cima tem um grande letreiro recém reformado com o nome da rodoviária “Thereza bastos Muller”. Ela também possui quatro lanchonetes, um bebedouro, dois banheiros (um masculino e outro feminino), um banco 24h, uma salinha entulhada de coisas, onde só os funcionários responsáveis pela limpeza costumam entrar, e dois guichês. Além disso, nas paredes há um relógio grande, murais de avisos sobre horários, valores e outras informações sobre a cidade, como hotéis, pousadas, casas disponíveis para aluguel, etc. Ao redor da rodoviária há uma banca de Jornal e um ponto de táxi. Fica em frente a uma praça conhecida como Praça da Preguiça, porque por muitos anos haviam preguiças soltas que habitavam o local.

A parte interna da rodoviária tem quatro ou cinco filas de cadeiras azuis localizadas bem no centro, direcionadas para uma televisão quase sempre ligada na programação da Globo. De manhã todos assistem Fátima Bernardes, na hora do almoço Jornal hoje e mais a tarde Malhação. Por volta das 19h já está desligada, com exceção dos dias de jogos da Copa do Mundo, em que a TV era desligada bem mais tarde e muitas pessoas se reuniam para assistir enquanto esperavam o ônibus.

Ainda era de manhã, por volta das 8h, eu tinha saído 6h50 de Pinheiral para estar ali neste horário. Passava o jogo França X Austrália e eu assistia concentrada quando de repente uma mulher encostou em mim e eu me assustei, pois não estava esperando o contato físico. Ela me perguntou se eu estava entendendo o jogo, eu respondi positivamente com a cabeça e quis saber se ela queria entender também. Logo desconversou e disse que só não queria me atrapalhar ficando na minha frente e perguntou se eu sabia quando sairia o próximo ônibus para Arrozal. *Daqui meia hora*, respondi. Não acreditando que teria que esperar meia hora se dirigiu até o guichê. *Bom dia, porque esse ônibus vai demorar tanto, pego ele 8:15? Acabou de sair algum?* O funcionário respondeu: *Senhora o horário está no quadro aí fora, ele chega daqui meia hora.*

Situações como estas, nas quais a baixa frequência (principalmente sábados, domingos e feriados) e a impontualidade dos ônibus são problemas muito destacados e talvez a ausência de informações sobre o que está no quadro de horários e viagens geram uma sensação de demora ainda maior.

Fiquei atenta acompanhando a moça com os olhos, ela estava com muitas sacolas de mercado, uma sacola da farmácia e de mãos dadas com uma menina bem pequena que aparentava ser sua filha. Nesse dia eu estava pensando em esperar o ônibus que iria direto para o Varjão, mas decidi que eu ia puxar assunto com aquela mulher e se possível acompanhá-la durante a viagem.

Fazer o percurso junto a cada mulher foi também uma forma de ter uma vivência própria desses lugares, com um olhar atento, diferente do olhar já naturalizado de quem faz a mesma viagem costumeiramente. Isso me permitiu a vivência e a apreensão do seu cotidiano diretamente pois a conversa surge a partir do contexto que se apresenta de forma aberta e imprevisível.

A menina que estava de mãos dadas com a moça começou a se agitar com as abelhas que estavam perto da lixeira. Depois de uma picada começou a chorar sem parar e muito alto. Na tentativa de fazer a menina se acalmar a moça se exaltou e dizia: *“não me faz passar vergonha Manoela, pelo amor de Deus para com isso porque já passou”*. Mas nada fazia a menina ficar calma, foi quando me aproximei da mãe e dei uma olhada como se estivesse pedindo licença para falar com a criança, ela deu sinal de aprovação com a cabeça, foi quando cheguei um pouco mais perto, me direcionei a menina e perguntei se estava sentindo muita dor, disse que as abelhas não faziam por maldade e peguei um vidrinho pequeno de álcool em

gel que ando na bolsa e passei em seu dedo dizendo que era remédio para a dor e em pouco minutos o choro deu lugar ao sorriso.

A mulher, com muita vergonha, me agradeceu e começou com assuntos sobre crianças, perguntou se eu era mãe e foi aí que eu descobri que aquela mulher jovem era avó daquela menina e não a mãe como eu havia imaginado. Aproveitei o momento e expliquei do que se tratava a minha pesquisa e ela gostou da ideia de ser uma das minhas interlocutoras.

Finalmente nosso ônibus para Arrozal encostou na vaga e fomos para a fila já conversando sobre algumas coisas - eu iria acompanhá-la até ela descer no ponto próximo a sua casa. Ao entrar no ônibus cumprimentou o motorista pelo nome e entrou primeiro pela porta do meio com a menina e as sacolas, enquanto isso, me direcionei para a outra porta que tinha cobradora. Fran deixou a Manoela no banco e não deu a volta para enfrentar a fila, esperou que chegasse a minha vez de passar pela roleta, pediu para que eu esperasse um pouco, pagou a passagem dela, girou a roleta com as mãos, mesmo estando do outro lado, agradeceu a cobradora e, voltou para seu lugar. A pessoalidade com os funcionários, o fato de ter deixado a menina sozinha no banco e ido pagar a passagem, não ter enfrentado a fila e isso não lhe causar nenhum problema, em termos gerais, demonstra uma certa intimidade com as pessoas e com o espaço.

Nessas situações a propriedade atribuída aos agentes apresenta indícios pessoais ou locais. Isto é, a proximidade, portanto, no que se refere aos demais passageiros, aos funcionários do local, ou a tipicidade da situação é processo interativo pautado no princípio subjetivo de uma pressuposta intimidade (BLANC, 2016). Isso corresponde a definições pautadas em um regime de familiaridade. E as atitudes de Fran demonstraram justamente isso: familiaridade e intimidade.

1.2 Os tempos da vida contados no ônibus

Uma das características da sociabilidade que faz parte da dinâmica dos ônibus é o sentar do lado e “puxar papo” com a companheira de viagem. Isso possibilitou o início, a continuidade e o término de várias conversas que trago ao longo de todos os capítulos dessa pesquisa, e tornou-se uma de minhas principais formas de aproximação de minhas interlocutoras.

Manoela (neta de Fran) aceitou viajar sentada no meu colo; desta forma, eu pude sentar ao lado de sua avó e foi possível continuarmos nossa conversa. A moça tem 32 anos e sua neta tem dois anos e meio, ela me explica que teve sua única filha ainda muito jovem aos 15 anos, e hoje com dezessete anos Luiza já era a mãe de Manoela. Fran é uma mulher negra, alta, bem-humorada, com unhas impecáveis e o cabelo também; a menina era magrinha, com cabelos trançados, estava de vestido rosa e um tênis dourado. Ela trabalha em um supermercado no centro de Pirai que fica a 800 metros da rodoviária. Em meio a algumas gargalhadas ela me explica um pouco dos “casos de família”, como ela mesmo gosta de chamar.

Minha filha é mãe solteira, na verdade ela até esteve junto com o pai da criança por um tempo, mas não deu certo, e voltou para minha casa. Sabe como é ne? Menina nova e ele também, nem se conheciam direito e foram brincar de boneca de verdade. Aí não teve mais tempo para estudar, e parou, foi quando eu quis arrebentar os dois, mas agora que decidi voltar eu desdobrei meu tempo para cuidar de Manoela e fazer as minhas coisas levando ela de um lado para o outro. Parece até minha filha, não achou?

Correspondendo ao sorriso eu respondi dizendo que achei mesmo que Manoela fosse sua filha, e perguntei quem cuida da menina enquanto ela trabalha ou faz outras coisas da sua vida, e como organizava o seu tempo para as demandas do dia-a-dia. Me contou que naquele dia estava voltando com a Manoela do médico, a menina estava com uma febre na noite anterior e não melhorou com nenhuma receita caseira, e por isso também que estava um pouco enjoada depois da picada de abelha, como eu pude ver. Luiza, a mãe da menina, estuda à noite no CIEP de Pinheiral, mas sempre começa e desiste no caminho, nunca terminou o ensino fundamental e as vezes trabalha de manicure em algum salão de maneira informal.

Eu também não estudei, porque não tive tempo, meu pai bebia muito e eu saí de casa. Na época tivemos uma briga e eu fui embora, foi quando começamos a morar juntos eu e Roberto, que era meu namorado e em poucos meses eu estava grávida de Luiza. Comecei a trabalhar quando ela ainda era bem pequena e nunca mais parei. Atualmente Roberto é meu marido e é até um homem bom sabe? Estamos casados a 18 anos. Ele só ganha pouco mesmo, então decidi trabalhar para ter minhas coisas e dividir as contas de casa.

Segundo ela, Arrozal tem muitos problemas, e é “esquecido” pelas autoridades de Pirai, não tem nada próximo para trabalhar e a maior parte dos moradores precisa sair para “trabalhar fora” e só voltam para dormir.

No Brasil, o termo cidade-dormitório costuma ser utilizado com uma carga pejorativa para os municípios que apresentam baixo nível de desenvolvimento econômico e social,

precárias condições de vida para sua população e nítida dependência econômica de um polo regional (OJIMA, et.al, 2010). Assim, após 1970, a noção de cidade-dormitório ficou associada aos processos de marginalização e periferização da pobreza nos contextos de expansão nos estudos urbanos brasileiros. Por outro lado, afirmam os autores:

As cidades-dormitório podem assumir as feições de uma agradável cidade bucólica, onde vivem populações com boas condições socioeconômicas e que desfrutam de ótima infraestrutura urbana e fácil mobilidade (sobretudo, calcada em meios de transporte individuais). Apesar dessas divergências, o elemento fundamental que define a ideia de uma “cidade-dormitório” nesses dois polos do fenômeno é o mesmo: áreas residenciais com elevada proporção de pessoas que realizam suas atividades cotidianas (trabalho, estudo ou lazer) em outra cidade, geralmente na sede metropolitana, originando os fluxos de deslocamento pendular (OJIMA, et.al, 2010; p. 2).

Percebo que a noção de “cidade dormitório” que Fran nos apresenta está atrelada ao fluxo de pessoas que se deslocam para cidades como Volta Redonda em busca de trabalho, estudo e outros equipamentos de serviços que uma cidade polo oferece.

Por não ter estudado, Fran me explica que já trabalhou com diversas coisas: manicure, atendente de lojas de vestuário e sapatarias em Volta Redonda, moça do cafezinho no Shopping, atendente do Mc Donald, vários supermercados, empregada doméstica, diarista e outras empregos que devia estar esquecendo. Atualmente está em um emprego razoavelmente perto de casa e confortável, apesar do risco de ser demitida. Dá ênfase no fato de ganhar sempre pouco nesses trabalhos, principalmente o de empregada doméstica, pois não tem um reconhecimento.

De fato, é crucial pensarmos sobre a remuneração desses trabalhos.

Toda a questão é de saber como são co-construídas a extração de trabalho mediante salário, a extração do trabalho gratuito e, principalmente, tudo o que se encontra entre estes dois “extremos” e que denominaremos “trabalho desvalorizado”. Nossa hipótese é que a globalização neoliberal empurra hoje a maior parte da mão-de-obra “no centro” rumo a um trabalho que não é totalmente gratuito, mas que também não é “corretamente” remunerado e que nem é, nem nunca será, plenamente “proletário” (FALQUET, 2008; p. 125).

Isso nos aproxima da compreensão desse “não reconhecimento” que Fran traz em sua fala. Na época em que foi empregada doméstica trabalhava em Barra Mansa. Além da viagem ser mais longa ela demorava ainda mais tempo porque precisava montar estratégias para economizar nas passagens. Ou seja, ela não pagava a passagem direto até Barra Mansa, ela pedia para ser cobrada duas vezes, comprava a passagem até Volta Redonda e outra de Volta Redonda até Barra Mansa sem precisar descer do ônibus. Porém vindo de Piraí a pessoa

precisa descer e esperar o ônibus dar a volta no bairro e depois entrar nele de novamente, isso demanda um tempo de espera.

Isso é possível porque esses ônibus possuem preço tabelado e para identificar para onde cada passageiro está indo as passagens tem cores diferentes, de acordo com cada lugar, e o cobrador entrega no momento do pagamento. Deste modo, é possível manter um certo controle sob o destino dos passageiros e evitar que as pessoas paguem uma passagem mais barata e desçam em lugares onde o valor seria mais alto.

Diante disso, o tempo se torna ainda mais valioso, pois quem tem mais tempo consegue economizar e quem tem menos tempo o custo monetário se torna maior.

Ao longo dessa conversa Fran repetiu inúmeras vezes “*tempo é dinheiro*”.

Já trabalhei em mais de um lugar de uma vez só, não tenho tempo para passear. Nenhum lazer cabe na minha rotina hoje em dia, com dois empregos você imagina, eu me sentia até isolada as vezes”.

Magnani (1996) ao falar sobre a cidade como campo de pesquisa da Antropologia, mergulha na temática do lazer. Aponta que para uma visão mais tradicional, o lazer só pode ser pensado como contraponto ao trabalho, e muitas vezes ele nem mesmo existe; no caso específico dos trabalhadores, há quem constate que o tempo livre é basicamente utilizado para complementar os baixos orçamentos domésticos. Há coisas mais “sérias” a serem pensadas, como o trabalho e a política. Segundo o autor, a questão do lazer, portanto, surge dentro do universo do trabalho e em oposição a ele: a dicotomia é, na verdade, entre tempo de trabalho e tempo livre ou liberado, e por lazer entende-se geralmente o conjunto de ocupações que o preenchem. Em contrapartida, o final de sua frase é marcado pela afirmativa: *me sentia até isolada as vezes*.

De acordo com o autor (1996):

Como se pode ver, os momentos de lazer não podem ser considerados apenas por seu lado instrumental, passivo e individualizado - reposição das energias gastas no processo produtivo. Isto porque, como a análise da categoria "pedaço" permitiu verificar, existe um componente afirmativo referido ao estabelecimento e reforço de laços de sociabilidade, desde o núcleo familiar até o círculo mais amplo que envolve amigos, colegas, "chegados" (no âmbito do "pedaço") e desconhecidos (fora do "pedaço") (MAGNANI, 1996; p.14).

Pensar no dinheiro que precisa para criar a neta que ainda é muito criança, não lhe deixa espaço para outras distrações, das palavras de Fran *eu não posso perder tempo*. Na

cidade da mercadoria, "tempo é dinheiro" e os marcadores de tempo, como o relógio e cartão de frequência para medir as jornadas de trabalho, surgem como grandes conquistas tecnológicas e acabam por dominar o espaço - o ambiente construído, pois o que importa é o dinheiro. Portanto, há uma ligação direta entre tempo, espaço e dinheiro (HARVEY, 1992).

Porém, mesmo com suas demandas individuais, como a falta de tempo para descanso e para o lazer. Cumprir os horários da neta é sua grande preocupação, horários para comer, para tomar banho, para deixá-la com a amiga que as vezes precisa se responsabilizar por cuidar da menina, pegar o ônibus na hora certa para não atrasar o médico. Essas são demandas que Fran achava que não precisaria mais se preocupar desde que a sua filha ficou "independente", ela mesma sinaliza as aspas com as mãos para ironizar a situação. E prossegue me explicando como tinha sido aquela manhã:

Hoje mesmo, para pegar o ônibus de 5h55 e estar no médico dela as 7h, precisei acordar 4h15, porque até me arrumar, dar banho na menina, preparar um café para ela e para meu marido eu preciso acordar essa hora, se não, eu perco o 5h55 e o próximo só Deus sabe quando vai passar.

Ela me explica que passam dois ônibus em horários próximos, mas um deles acaba entrando dentro do bairro e demora uns quinze minutos para retornar e seguir a viagem, isso atrasaria a consulta da menina e por consequência atrasaria o restante do dia todo e, pensando em evitar tudo isso, a solução é acordar mais cedo.

Nesse dia, precisava deixar Manoela na casa de uma vizinha, que era sua amiga, e voltar para o trabalho no mercado em Piraí. Seu horário de chegada é 13h e o de saída é quando o mercado fecha por volta das 21h. Só deixa a menina com essa amiga quando a filha arruma algum "bico" e fala que é emprego. "*Antes disso do que nada*". Ela diz com seu bom humor e completa explicando que o marido já estava trabalhando por isso ia deixar com a amiga, mas isso não é o habitual, geralmente a Luiza não trabalha e fica com a filha.

Já estávamos chegando próximo de Arrozal, lugar onde Fran ia descer, quando me questionou sobre o fato de nos vermos outros dias. Era sexta-feira, combinamos se eu quisesse encontrá-la novamente era só eu pegar no Km 9 o mesmo ônibus quase sempre. "*Então combinado, ele passa aqui para mim 12h40, esteja no seu ponto dez para uma*". Concordei, deu um abraço em Manoela e as duas desembarcaram.

1.3 O tempo da espera: os pontos de ônibus

Ao me voltar para a vivência dessas mulheres a partir de seus caminhos na cidade, defrontei-me com o desafio de compreender experiências que coincidem umas com as outras. Ao mesmo tempo, eu optei por não pegar números ou estabelecer qualquer outro tipo de vínculo por rede social fora da rota dos ônibus e dos espaços que encontrava essas mulheres.

Penso que o recorte escolhido está em constante movimento, em múltiplos sentidos, tempos e meios. Por vezes, tentei marcar alguns encontros por celular, mas não deu certo. De fato, eu optei por abarcar essa extensão fragmentada e dinâmica da vida das mulheres e dos ônibus e não me prender a outros meios de encontrá-las além desse.

Por vários dias eu não consegui encontrar com Fran, então, decidi fazer o trabalho de campo a noite. Em um dos meus retornos para casa, desci no ponto do Km 9 (este é o primeiro bairro de Pinheiral, depois é preciso esperar um ônibus municipal para chegar ao centro da cidade). Eram aproximadamente 21h, quando um grupo de mulheres desceu junto comigo. Eu segui em direção ao ponto como habitualmente fazia e todas caminharam na direção oposta, para um local que não era o ponto do ônibus; eu não mudei de direção - mesmo já tendo presenciado essa cena em outra noite, na qual nenhuma delas me explicou o que estavam fazendo - mas dessa vez uma delas me gritou: *“Ei menina, não fica aí nesse ponto escuro não, vamos ficar mais para frente, perto das casas”*.

A partir desse momento eu percebi que aquele horário não era próprio para estar naquele ponto. E ao perceberem o problema as mulheres passaram a evitar aquele ponto nos horários noturnos e pedem para o motorista parar um pouco antes. Elas também moram em Pinheiral e íamos esperar o mesmo ônibus, porém elas trabalham em Piraí e mesmo com a ajuda do motorista, todos os dias precisam andar um pouco mais, até se sentirem seguras em um ponto perto de casas e bares.

Na avaliação do relatório do ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (2018), a rua a noite é um território hostil para as mulheres. A caminhada é desestimulada pela má conservação das vias públicas, pela falta de iluminação e, mais uma vez, pela violência. O trajeto a pé para casa após o desembarque do transporte público e a espera pelo ônibus no ponto são as situações que mais causam medo às usuárias. Ruas com baixa circulação de pessoas, escuras, com vazios urbanos, também são as que despertam maior sensação de insegurança.

Refiro-me aqui a esta parte do bairro de Pinheiral chamado Km 9, que é limítrofe com Arrozal: neste lugar tem um último ponto de ônibus da cidade. Localizado em frente ao Colégio Municipal Laudelino Alexandre da Silva, não há casas por perto e a rua não é muito movimentada. A escola fica aberta das 7h até as 17h da tarde de segunda-feira a sexta-feira, mas em outros dias e horários não tem movimento de pessoas e as luzes do poste estão sempre queimadas.

Diante dessa situação eu me recordei do II Encontro de pesquisa por/de/sobre Mulheres, que estive em junho de 2018 em Curitiba. Neste evento houve apresentações de artigos muito relevantes, dentre eles, uma pesquisadora de mobilidade falou sobre a Lei da “Parada fora do ponto” ou Lei da “Parada Segura”, sancionada em algumas cidades do Brasil: a lei municipal, ainda pouco conhecida, permite o desembarque de mulheres, idosos e deficientes físicos fora do ponto no horário das 22h às 5h.

Em algumas cidades como São Paulo, Juiz de Fora/MG e Porto Alegre/RS a medida já está em vigor e os motoristas são orientados a cumpri-la. Na cidade do Rio de Janeiro o prefeito Marcelo Crivella em seu terceiro dia útil de governo, sancionou a lei aprovada pela Câmara no dia 4 de janeiro de 2017³. A parada fora do ponto é permitida desde que o ônibus não precise deixar o seu itinerário e nem parar em locais proibidos.

Apesar dos dois anos em que lei está em vigor esse direito é pouco conhecido e ainda funciona em poucas cidades, mas a medida é uma forma de segurança para essa parcela da população em horários tidos como mais perigosos.

Piraí não está entre as cidades que a lei foi sancionada, mas é possível presenciar inúmeros momentos em que o motorista atende a esse tipo de pedido como na cena que descrevi acima.

1.4 Contra o relógio: o tempo do atraso

Na rodoviária de Piraí os primeiros a chegar começam a formar uma fila que geralmente encontra com outras filas, mas todos entendem quais são seus lugares. Digo isso porque essa linha de ônibus sai da cidade de Piraí em direção à Barra Mansa, passando por

³ <https://extra.globo.com/noticias/extra-extra/lei-sancionada-por-crivella-obriga-onibus-pararem-fora-do-ponto-noite-20726861.html>

<https://extra.globo.com/noticias/rio/onibus-intermunicipais-poderao-parar-fora-do-ponto-para-desembarque-depois-das-22h-22469820.html>

dentro do bairro Varjão, e o distrito de Arrozal, depois percorre uma das principais ruas de Volta Redonda e finaliza na rodoviária da cidade de Barra Mansa.⁴ Porém, existem algumas exceções, como é o caso dos poucos ônibus que vão direto até o bairro Varjão e não passam por nenhum desses outros lugares. Certa vez, uma senhora me contou que este último percurso foi criado depois de reclamações e pedidos da população local.

É recorrente, enquanto as filas estão se formando, que os passageiros comecem uma confusão generalizada por conta do atraso. É comum também, que alguns ônibus cheguem com o letreiro escrito “Garagem”. Um dia ouvi uma mulher perguntar ao motorista: *Como assim garagem? Estamos aqui esperando para nada. Quando não é garagem é especial, não aguento mais esse descaso.* O motorista não deu muita atenção, e enquanto se preparava para estacionar do outro lado da rodoviária ele diz em voz alta: *Está vindo outro aí atrás pessoal, 10 minutos... 10 minutos!* Mesmo inconformados, a solução é esperar.

Uma senhora idosa pergunta ao último da fila: *Cadê o Arrozal? Essa é a fila dele?* A moça responde que aquela era sim a fila, mas que o ônibus, como sempre, estava atrasado. Em seguida a senhora passa por todos andando bem devagar resmungando palavrões e se posiciona na porta que não tem roleta para não pagar a passagem. Poucos idosos que fazem esse caminho possuem o cartão de gratuidade. Sendo assim, na entrada do ônibus eles mostram a identidade para as câmeras de segurança ou para algum funcionário que esteja posicionado na porta, comprovam suas idades, entram e ocupam seus lugares.

Finalmente a entrada no ônibus é autorizada, e com aproximadamente trinta minutos de atraso é possível ouvir reclamações das pessoas atrasadas para a igreja, mulheres uniformizadas querendo chegar em casa da longa jornada de trabalho e descansar, *“perdi o mercado, já era, fechou”*, diz uma delas, e outras advertiam os estudantes que sempre tentam furar a fila. Enquanto isso, a senhora que mencionei, entra pela porta de trás com suas inúmeras sacolas, juntamente com as mães carregando seus filhos no colo e outras mulheres com bolsas pesadas e sacolas de mercado.

De acordo com Elias (1984), em quase todos os momentos de nossas vidas estamos sendo atravessados pela sutileza temporal.

⁴ De segunda à sexta, o passageiro que sair de Pirai com destino ao bairro Varjão, paga o valor de 2,95 reais na sua passagem, e o intervalo de espera entre os ônibus é de aproximadamente, 15 minutos, esse também é o mesmo tempo de chegada prevista até esse primeiro bairro. Indo de Pirai para o bairro Arrozal, a tarifa é 3,95 reais e trajeto demora 25 minutos. De Pirai para Volta Redonda, a tarifa é 12,70 reais e a duração da viagem é de 50 minutos. E por último, caso o destino seja Barra Mansa, o valor pago é de 15,35 reais e percurso e 1h de viagem.

O que chamamos “tempo” nada mais é do que o elemento comum de uma diversidade de processos específicos que as pessoas procuram marcar com a ajuda dos relógios ou calendários. Mas, como a noção de “tempo” pode servir para determinar, de acordo com o antes e o depois, processos muito variados, temos a impressão de que o “tempo” existe independentemente de qualquer sequência de referência socialmente padronizada ou de qualquer relação com os processos específicos (ELIAS, 1984; p. 84).

Conceber o tempo como algo inato, independente da experiência das relações sociais é pressupor que o tempo é único, seja subjetivo ou objetivo, e que todos os seres humanos, sejam eles membros de grupos que vivem isolados no interior da Floresta Amazônica ou operários de uma fábrica de uma grande metrópole capitalista, compreendem e sentem a mesma coisa como sendo o tempo, é dizer que há algo absoluto e natural (SILVA, 2010).

Fazer isso seria ignorar o processo individual de cada sociedade, as formas com que suas instituições são em algum ponto criadas e modificadas de acordo com as demandas e situações que venham a ocorrer. A partir do convívio com essas mulheres compreendo que o tempo é um padrão criado de diferentes formas em diferentes espaços.

O projeto moderno de tempo padronizado tal como nos apresenta Elias (1984), não se realiza na vida das pessoas, e em seus cotidianos, onde o que prevalece é a instabilidade do tempo, as interrupções, os atrasos, os imprevistos, etc.

Segundo Evans Pritchard (1978), todo o tempo depende de atividades coordenadas ou cooperativas de um grupo. Este autor, em seu clássico trabalho sobre os Nuer, descreve as noções de tempo como sendo uma ordem de acontecimentos de significação importante para um grupo. Cada grupo possui seus próprios pontos de referência e o tempo é, em consequência, relativo às atividades sociais, ao tempo vivido pelo grupo.

Durante a paralisação dos caminhoneiros, o bloqueio das rodovias contribuiu para inúmeros atrasos. No dia 21 de maio de 2018 os caminhoneiros se manifestaram, principalmente, contra os reajustes frequentes e imprevisíveis nos preços dos combustíveis, como o óleo diesel. Com isso, houve um aumento drástico no preço da gasolina nesse período e já no segundo dia de paralisação a frota dos ônibus “Cidade do Aço” foi reduzida para a metade.

No terceiro dia de paralisação foi quando conheci Maria Cláudia, a moça estava em uma fila bem grande à espera do ônibus na rodoviária. Acabara de perceber como estava estressada falando ao telefone, foi quando precisei pedir licença para chegar até a lanchonete.

Recebi uma resposta brusca, mas não respondi. Ao chegar na lanchonete me sentei em uma das mesas para descansar, foi quando perguntei a atendente, quanto tempo aquelas pessoas estavam na fila.

Menina, estão esperando o Varjão a mais de meia hora. Eu já estou preocupada com essa greve, até apoio, mas estou com medo de ficar sem mercadoria na lanchonete. Se não tem combustível para os ônibus imagina para gente? Essa empresa já não gosta de trabalhar, tendo motivo então, nem se fala (...)

Decidi não terminar o dia por ali e entrei naquela mesma fila. Já estava anoitecendo, mas fui decidida a tentar um diálogo com aquela mulher. Dentro do ônibus me posicionei de pé ao seu lado. E minutos depois houve uma freada brusca e acabei esbarrando fortemente na moça. Antes que eu me desculpasse pelo ocorrido, ela me pediu desculpa pela grosseria enquanto ainda estava na fila. Ali iniciamos nossa conversa.

Maria Cláudia é solteira tem um filho de sete anos, durante a tarde trabalha em Volta Redonda em uma papelaria e a noite faz faculdade na Fundação Oswaldo Aranha – UniFoa em Três Poços, um bairro afastado do centro de Volta Redonda.

Caramba! Estava dando Graças a Deus porque minha aula foi cancelada hoje por causa da greve dos caminhoneiros, aproveitei e voltei do serviço imediatamente, louca para chegar em casa e descansar, mas isso foi 4h da tarde, até agora estou tentando chegar. Não vai dar tempo de fazer nada em casa.

Ela aborda a dificuldade em distribuir o tempo para as tarefas diárias e parece não dar conta de tudo. Para Norbert Elias (1984) um acontecimento não é experimentado e compreendido por todos da mesma forma, ele será sempre passível de novas interpretações e refutações. Com relação ao tempo a situação é a mesma. Antes de tudo, o tempo é coisa humana, é coisa social, mas cada sociedade, segundo suas próprias condições, cria e compreende à sua maneira. Se uma sociedade está acostumada a delegar muitas tarefas a um único grupo ou acostumada a distribuí-las entre todos, isso é determinada pelas interações sociais de cada grupo.

No horário de *rush* em que todas as pessoas compartilham do mesmo horário de saída e chegada nos ônibus, as mulheres apresentam uma relação com o tempo diferente dos homens. Certa vez ouvi a conversa entre duas mulheres que estavam preocupadas com o atraso do ônibus. Percebi que uma delas fazia uma ligação para um homem da família pedindo que a buscasse de carro no ponto em que ia descer. E a amiga responde indignada sobre a necessidade disso: “É um absurdo o atraso desse ônibus, não vai dar tempo de fazer

nada quando eu chegar em casa”. Em seguida a outra mulher completa: “*meu marido disse que vai dar tempo sim e para eu não me estressar*”. A fila de pessoas esperando era enorme, mas finalmente o ônibus chega e podemos seguir viagem.

Maria Cláudia, já sabendo sobre a minha pesquisa, explicou como distribuía seu tempo ao longo do dia. Precisa acordar todos os dias 5h e 30min porque em seguida, por volta das 7h, ela deixa seu filho na casa de sua mãe - o percurso demora 15 minutos andando com o menino. João entra na escola 13h e quem o leva é a tia (irmã de Maria Cláudia) ou a própria avó. A avó cuida do menino até ela voltar da faculdade a noite. Assim que deixa o menino aos seus cuidados, vai para o ponto de ônibus na praça do Varjão e espera o ônibus que passa 7h e 40min. Precisa estar às 10h na Rua Amaral Peixoto em Volta Redonda.

Esta rua é famosa na região Sul Fluminense pelos produtos e serviços dos mais variados, muito embora sejam predominantes o comércio de roupas e calçados, mochilas, bolsas e bijuterias. Geralmente, também tem o comércio de CDs piratas, ferramentas de trabalho mecânico, brinquedos, depósito de doces e biscoitos, lojas de operadoras de celular, além de bancos, farmácia e lanchonetes. Também se oferecem serviços especializados, como corte de cabelo, dentista e empréstimos. A papelaria em que Maria trabalha é sempre bem movimentada, mas não fazem novas contratações há muitos anos. Isso implica no fato de que as funcionárias da loja ficam sobrecarregadas por tarefas e não podem chegar atrasadas.

Um estudo sobre mobilidade com enfoque de gênero desenvolvido pelo ITDP (2018) feito pela primeira vez no Brasil em Recife, aponta que as demoras e atrasos geram ausência total de confiabilidade no sistema e obrigam as mulheres a organizar seus horários em função das longas esperas. As mulheres estão sempre preocupadas com os possíveis atrasos e com as condições das viagens que precisam fazer.

De acordo com Simmel (1903), o espírito moderno tornou-se, cada vez mais, um espírito calculador.

(...) a exatidão calculista da vida prática, nela introduzida pela economia monetária; só esta preencheu o dia de tantos homens com pesagens, cálculos, determinações numéricas, redução de valores qualitativos a valores quantitativos. Mediante a essência calculista do dinheiro chegou-se, na relação dos elementos da vida, a uma precisão, a uma segurança na determinação de igualdades e desigualdades, a uma univocidade nos compromissos e nos ajustes – tal como, externamente, foi propiciada pela difusão geral dos relógios de bolso. (SIMMEL, 1903; p. 7)

A relação das pessoas com o acúmulo das atividades atreladas com a pontualidade leva ao cálculo da vida cotidiana. Ou seja, a exatidão e a precisão desses minutos dão forma a vida dessas mulheres e a calculabilidade é o traço moderno desse cotidiano, e a grandeza das distâncias transforma toda a espera e viagem perdida num desperdício de tempo insuportável. O sociólogo John Urry (2007) discute a padronização do tempo a partir de uma análise que parte do princípio de que, na era pré-industrial, a maioria das cidades inglesas mantinha sua hora local própria, fazendo com que as ferrovias tivessem que ajustar os horários de acordo com os diferentes tempos das cidades. Um horário padronizado foi então estabelecido a nível nacional a partir da hora de *Greenwich*. E essa institucionalização do tempo (a hora de relógio) produziu uma mobilização pública. O autor vai dizer que existiu uma substituição do tempo vivido pelo tempo do relógio.

Algumas características do tempo do relógio vão ser apontadas pelo autor, isto é, a quebra do tempo em unidades, o desacoplamento do tempo das práticas sociais, o uso amplo de meios de medição (relógios, relógios de pulso e de bolso, calendários, agendas, sirenes, sinos, diários), o caráter de cronograma das atividades de trabalho e lazer significa o uso do tempo como um recurso que pode ser medido e calculado sempre (URRY, 2007).

Mas é preciso deter-se no significado do tempo, porquanto, apesar de toda a tecnologia e da mundialização, o tempo não é único. Embora todo o meio técnico, científico, informacional, do tempo hegemônico do Estado, do tempo do capital, os grupos, os indivíduos e as instituições não praticam o mesmo tempo (Santos, 1996).

Pratica-se, pois, uma temporalidade com conflitos no cotidiano, no qual se exerce o tempo de cada lugar, não só geográfico, como social. Santos (1996) nos leva a pensar sobre a velocidade do tempo, que acontece em duas direções: horizontal (relações entre pessoas da mesma localidade, entre conterrâneos) e vertical, representada pela globalização dominante

O autor prossegue tratando o tema.

O que ocorre é uma verdadeira desmultiplicação do tempo, devida a uma hierarquização do tempo social, graças a uma seletividade ainda maior no uso das novas condições de realização da vida social, a simultaneidade entre os lugares não é mais apenas a do tempo físico, tempo do relógio, mas do tempo social, dos momentos da vida social. O tempo é marcado por dinâmicas específicas (Santos, 1996; p. 155).

Diante disso, é possível compreender a complexidade e a heterogeneidade das cidades e de seus movimentos e não movimentos. Seus circuitos e organização do tempo espacial de

acordo com as demandas e particularidades de cada grupo, assim podemos avançar na categorização do tempo vivido.

1.5 Materialidade do ônibus, cenas e contratempos

Um pouco amarelado por fora e por dentro, alguns com entrada de passageiros ainda pela porta de trás e saída pela porta da frente. Bancos um pouco corroídos pela ação do tempo e pelo uso diário de muitas pessoas. Sem cortinas ou janelas com *insulfilm* para amenizar o sol forte que por vezes está presente. Ar condicionado é uma realidade dos últimos meses e chega à poucos exemplares - mesmo fazendo muita falta em qualquer estação do ano.

Começar a chover em dias quentes não é uma novidade. E mesmo fazendo 35 graus, imediatamente todos os passageiros fecham as janelas do ônibus. O ambiente fica sempre abafado, os alunos conversam bem alto como se não houvesse ninguém por perto, a mãe tenta acalmar a criança que chora e grita muito querendo colocar o braço para fora da janela, alguns não suportam mais o calor e sortudos continuam dormindo com seus fones de ouvido como se estivessem em suas camas.

“Fale ao motorista somente o indispensável” é o que diz a placa na entrada do ônibus. Porém, este aviso não está nem perto de ser respeitado e no banco amarelo antes da roleta e do cobrador sempre senta um senhor que gosta de comentar sobre o clima, uma senhora fofa que gosta de elogiar o serviço do motorista e falar um pouco sobre os netos ou algum homem de meia idade que gosta de ser exibido e mostrar intimidade com o motorista. E ele segue a viagem respondendo tranquilamente a todos os assuntos.

Em outra placa há vários quadradinhos escrito, “não sente molhado; proibido parar fora do ponto; proibido fumar; a quantidade de pessoas sentadas e em pé; e proibido aparelho de som com música alta”.

Placas, bancos, sinalizações que indicam o modelo padronizado do uso e do tempo do ônibus, mas na prática, estes espaços e estes padrões são contestados pelo cotidiano, suas urgências e seus contratempos.

Assim, diante da placa “proibido música alta”, quando os alunos saem da escola, é possível encontrar adolescentes com o celular ouvindo música com volume bem alto. Eles entram uniformizados sempre falando muito alto, conversam gritando e sempre estão

sorrindo. Todos com o celular na mão, assistem vídeos, trocam músicas, falam sobre as listas do *Spotify*, sobre o último lançamento de *funk* ou sertanejo e até se arriscam a cantar juntos. O trecho da música que diz: “Não deixo não, não deixo não”, foi uma das primeiras que eu aprendi com eles. Bastava olhar para os lados e perceber como as pessoas que voltavam do trabalho estavam exaustas e não aguentavam mais aquela barulhada. “*Vá pro inferno com seu amor*” cantavam em coro como se estivessem sozinhos no ônibus. Nesse dia não foi a primeira vez que eu vi a cobradora fazer um sinal com as mãos pedindo para que eles diminuíssem o volume. Até pararam de cantar, mas o volume das conversas e das gargalhadas mantiveram alto.

Finalmente chegamos no Varjão, muitas pessoas descem na praça do bairro e o espaço começa a surgir para as pessoas que entram. Nesse momento o cobrador fala bem alto: *a moça está grávida, o ônibus não sai se ela continuar em pé*. Aparentando estar com pressa, uma mulher cede o seu lugar para a moça grávida, na sequência um homem não achando justo cede seu lugar para a mulher que cedeu o lugar para a grávida e finalmente o ônibus seguiu viagem.

No corredor, perto da roleta a mulher diz para a cobradora que essas situações atrasam a viagem. Pouco tempo depois outro moço elogia a atitude da cobradora, pois a mulher grávida não pode viajar em pé. Percebe-se que para elogios ou para reclamações o cobrador ou cobradora permanece sendo importante. O seu uniforme é branco, com partes em laranja e calça social cinza combinando com as cores da viação “Cidade do Aço”. Essa figura quase extinta de algumas linhas de ônibus, sempre atua como mediador ou mediadora de possíveis conflitos e é porta voz dos passageiros com o motorista e vice versa.

É constante ouvir: *Cobradora? Fala para o motorista que eu ainda não desci, para ele não fechar a porta de trás*. E ela repassa: *Segura aí, a moça ainda não desceu*. Pouco tempo depois, no mesmo cenário, o ônibus ameaça sair. Todos gritam juntos *Mulher descendo com criança no colo*. E lá está a figura deste funcionário, fazendo o papel de levar o recado ao seu parceiro de trabalho.

A porta do meio também é destinada para a entrada de cadeirantes. Em 2015 a Secretaria estadual de Transportes do Rio de Janeiro começou a testar alguns novos modelos de plataforma elevatória para cadeirantes nos ônibus intermunicipais. No mesmo ano também

foram testados em ônibus de todo estado⁵. Nesta parte do ônibus, tem um banco dobrável que serve para quem acompanha o cadeirante e o cinto de segurança para prender a cadeira de rodas. Porém, eu presenciei um momento em que o motorista não conseguiu fazer a plataforma funcionar

Antes de relatar o momento de apreensão desse dia, salienta-se a autora Manoela Blanc (2016) em seu artigo “Para além das suas fronteiras: pessoalidade, conduta pública e trajetórias pequeno-urbanas”, para os modos de vida e as formas de sociação complexas e diversificadas das cidades. Coexistentes entre si, a partir de uma relação mútua que varia segundo gradações de distanciamento e proximidade, que incidem sobre a definição de quadros da experiência social ou de situações sociais.

As formas de sociação marcadas pela proeminência de uma cultura subjetiva e os modos como a familiaridade, ou a pessoalidade, em suas diferentes gradações de influência, incidem sobre os trânsitos ou circulações como práticas experimentais, exercícios da relatividade de uma condição cidadina (BLANC, 2016).

O momento em que os passageiros se mobilizaram para ajudar aconteceu em um ponto as margens da rodovia, quando o passageiro cadeirante fez sinal para o ônibus. O motorista parou e foi até a porta central acionar os botões que ficam perto da escada, para a plataforma abaixar e ficar na altura da rua. Porém, não estava funcionando, tentou de todas as maneiras e os passageiros já estavam inquietos, o cadeirante estava com um olhar de tristeza misturado com constrangimento. Alguns olhavam pela janela, outros comentavam e os mais inquietos já estavam de pé na direção da porta. Foi quando a mulher que acompanhava o cadeirante falou com o motorista: “*Nós precisamos entrar nesse ônibus, não podemos esperar o próximo porque o Banco do Brasil vai fechar*”. Sem saber o que fazer o motorista pega o celular e antes mesmo que iniciasse a ligação, dois passageiros se ofereceram para ajudar a colocar o cadeirante dentro no ônibus. Na primeira tentativa perceberam que precisavam de mais ajuda, e mais dois homens se dispuseram a ajudar. Ao final de aproximadamente 10 minutos, prosseguimos a viagem.

Tal como abordado por Urry (2007), não há mobilidade sem imobilidade, uma pressupõe a existência da outra. Isto é, a mobilidade de uns se dá também em função da imobilidade de outros, já que existem diferentes graus de mobilidade que expressam

⁵ <http://www.ebc.com.br/noticias/2015/09/onibus-do-rio-testam-novo-modelo-de-plataforma-elevatoria-para-cadeirantes>

diferentes poderes e controles (tipos de acesso a máquinas, redes, espaços físicos, espaços culturais, etc). Não poder se mover é não poder usufruir de uma das principais características da vida urbana (CAIAFA, 2002).

A mobilidade na cidade tem como significado primordial a facilitação das distâncias e tempo de deslocamento através dos transportes coletivos e individuais. Para Ascher (1991) trata-se, efetivamente, da acessibilidade urbana e da conexão entre os espaços e pessoas na cidade. Compreendo que a interrupção desses elementos quebra esses princípios e significa um não exercício desse direito por parte de toda a população.

Em outras situações também é preciso esperar a chegada de outro ônibus, por exemplo quando ele quebra antes do seu destino final. Proponho olhar a experiência urbana feminina a partir dos seus percursos cotidianos, que em última instância são os meios através dos quais é possível chegar e estar nessas cidades.

CAPÍTULO II

De onde vêm e para vão as mulheres?

O desafio apresentado neste capítulo foi o de acompanhar, literalmente, a viagem dessas mulheres. O antropólogo André Dumans (2013) esteve sempre disposto a andar com as pessoas da cidade de Minaçu no interior de Goiás. Este movimento permitiu aproximação com o cotidiano das pessoas. Mesmo em descanso, parado numa casa, em um bar, os assuntos das conversas eram os deslocamentos próprios e de outros conhecidos. Em seu trabalho somos levados a conhecer o deslocamento como vivência, isto é, os homens e mulheres com quem o antropólogo conversou falam de suas experiências de deslocamentos físicos, sociais e ocupacionais múltiplos.

Também retomo as experiências de Lenin Pires (2011) que fez viagens intensas durante dias, ou por semanas seguidas, nos ramais mais movimentados do sistema ferroviário. Neste exercício, foi capaz de perceber os trens em diferentes períodos significativos: nas festividades, como Natal ou Carnaval; em momentos eleitorais, ou outros marcados por especificidades que eram compartilhadas pelos atores. Luna Lyra (2017) no seu campo acompanhando o deslocamento das domésticas em Minas Gerais trata a cidade como um espaço móvel, porque as pessoas com as quais estabelecemos relações são móveis. Na cidade, nosso campo não pode ser mais um espaço geograficamente delimitado: o campo está ali onde se encontram as pessoas que pesquisamos, as relações que queremos entender.

Uma perspectiva etnográfica em movimento instiga uma série de experimentos a partir do olhar sobre os sujeitos e suas relações no espaço. Pretendo trazer nesse capítulo as dimensões das vivências dessas mulheres a partir de suas narrativas e as ações em movimento que ligam o estar nos ônibus com trabalho remunerado e os cuidados com a família.

2.1 Passageiras e suas narrativas

Lúcia – “*A vida é feita das decisões que tomamos*”

Lúcia carrega um ar de melancolia no olhar. As primeiras vezes em que conversamos tentava desviar o rosto para baixo ou para a janela do ônibus. Uma mulher com estatura

mediana, magra, cabelos curtos, que ela variava as cores entre avermelhado e loiro, pele clara e roupas sempre elegantes.

Há oito anos ela faz um acompanhamento psicológico próximo ao hospital que leva sua sogra Dona Ivone para os tratamentos da coluna e das outras limitações que adquiriu depois do AVC. Com 30 anos de casamento, seu marido Afonso era dono de uma pequena mercearia localizada em frente à casa que moravam em Uberlândia/MG, ela cuidava do negócio enquanto ele estava no trabalho de motorista.

Com sotaque forte e a voz firme, ela explica que não gosta do padrão de vida que a família leva em Arrozal. Na época em que sua sogra começou a ficar doente seu marido precisava fazer viagens contínuas para o Rio de Janeiro e com um tempo decidiu vender tudo que eles tinham em Minas. Venderam a casa própria, a mercearia e uma casa de aluguel. Com a venda dos bens, eles compraram a casa que moram atualmente perto da sogra em Arrozal e o restante do dinheiro o Afonso não soube gerenciar e “*desperdiçou com bobagens*”. Com tudo isso, Lúcia começou a ter crises de pânico, ansiedade e não conseguia mais “*gerenciar a própria vida*”. De acordo com ela, não foram escolhas que havia feito.

Eu gostava de ficar na mercearia, gostava dos meus amigos, vim para cá e odeio, não gosto de nada, das pessoas, do transporte, dos lugares. Tive uma forte depressão depois do acidente e com a mudança tudo piorou e por recomendações da psicóloga comecei a trabalhar para distrair minha mente e não ficar só em função da minha sogra e da vida do meu marido, mas se a saúde dela piorar eu sei que vou precisar sair desse emprego. Trabalho na AMBEV há dois anos de auxiliar em um setor burocrático e consegui através de uma amiga que mora em Pinheiral.

Dentre os seus três filhos, Lucas é o mais novo, tem 22 anos e mora com ela e o pai. Ele foi um dos motivos que também a convenceram da mudança de estado. O garoto andava com “*más companhias*” e vivia sendo preso por confusões que arrumava nas ruas. Com a intenção de afastá-lo das drogas e das influências que tinha, achou que pudesse ser uma boa ideia mudar de cidade, mas com um tempo, veio a frustração. Lucas passa dias fora de casa, as vezes volta aparentando ter ficado sem comer e sem tomar banho, não estuda e não gosta de trabalhar. As brigas em casa são constantes, chegam a ser tão graves, que mais de uma vez, os vizinhos ameaçaram chamar a polícia.

Isso não é culpa do lugar que moramos, eu o criei mal. Quando viemos para cá ele tinha quatorze anos foi um choque para ele também e eu não soube lidar, com dezoito anos demos uma moto de presente e ele atropelou um casal no ponto de ônibus porque estava pilotando bêbado. Me pergunto todos os dias, onde foi que eu errei?

Duas vezes na semana por volta das 7h nos encontrávamos no ônibus que sai de arrozal para Piraí e fazíamos o percurso até a “Casa do Mamão”, que é uma lanchonete em frente ao posto de gasolina antes de chegar no centro de Piraí. Neste local ela desembarca e anda aproximadamente 15 minutos até a AMBEV e geralmente eu seguia viagem para a Rodoviária. Sempre na companhia de uma garrafa de água, por vezes eu observei que Lúcia tomava comprimidos no caminho, mas nunca perguntei o motivo.

Certo dia, mesmo sem a minha indagação sobre os remédios, começou uma tentativa desesperada de me explicar porque tomava tantos comprimidos. Foi nesse momento que me explicou que eram antidepressivos. E com uma expressão envergonhada me contou que Lucas não era seu filho biológico, mas sim de um relacionamento extraconjugal que seu marido manteve por anos.

Há 22 anos recebi uma carta na mercearia, nela estava escrito que meu marido me traía e tinha um filho recém-nascido. Na carta a mulher me pedia para cuidar dele porque ela estava doente e ia morrer. Fiquei desesperada, a princípio não acreditei no que estava lendo e só comecei a chorar muito. Quando cheguei em casa tivemos uma briga séria, ele teve que confessar que mantinha um relacionamento com esta mulher que morava em Volta Redonda. Na verdade, ele me disse que foi só um caso passageiro, o restante da história eu descobri depois. Mas o que importa é que essa mulher realmente veio a falecer de uma doença grave e deixou o menino com nove meses. É claro que eu não ia deixar uma criança sem mãe a ainda sem pai, topei criá-lo e não me arrependo dessa decisão, mas ele nunca me chamou de mãe e sempre me culpou pela morte da mãe verdadeira.

Enquanto contava seus olhos enchiam de lágrimas e eu não sabia como agir. Me positionei dizendo que ela não precisava me contar se isso a fizesse mal. Porém, com um sorriso no canto do rosto me disse que era ótimo contar. E que se sentia bem falando para alguém. Desde então, começou seu acompanhamento psicológico ainda em Minas, conseguiu se estabilizar e por muito tempo não precisou de remédios. Os problemas retornaram com o acidente e depois com mudança. Tudo se tornou um agravante, a falta de dinheiro, as brigas em casa, a sogra que ela tanto gosta, mas que as vezes se sente culpada por achá-la um peso em sua vida e o fato de lembrar que agora ela morava perto da cidade em que seu marido a traiu anos atrás era um tormento diário.

Ao embarcar naquele ônibus todos os dias retomava o fato de não conseguir superar seu acidente. O conforto e a independência que tinha ao dirigir seu próprio carro jamais retornariam. Todos os dias deixava o trabalho às 16h, mas uma vez na semana ela ia direto para a psicóloga. O atendimento era em uma portinha pequena nos fundos de uma casa e na recepção ficava uma mulher educada e de bom humor. Eu e Lúcia havíamos nos encontrado

algumas vezes, mas nessa tarde estava sem a companhia de dona Ivone e pediu para descer do ônibus e esperar a consulta com ela, não recusei o pedido. Foi assim que conheci aquele espaço, ficamos pouco mais de quinze minutos esperando até que chegasse a sua vez. Nesse momento ela me mostrou um caderninho pequeno que carregava na bolsa, nele havia algumas anotações de frases que lia nos lugares e achava interessante anotar.

Apesar de não se dizer uma mulher religiosa, um dia uma senhora entregava panfletos da igreja “Testemunhas de Jeová”, e uma das frases que estava nele, ela anotou em seu caderninho, abriu nesta página e me mostrou o que estava escrito: “a vida é feita das decisões que tomamos e temos a liberdade de escolher qual caminho queremos seguir”. De algum modo a frase era muito importante, pois me dizia com todas as letras, que precisava retomar o rumo da sua vida e quando estava muito triste, relia esta frase e ficava melhor.

Diferente de Fran e Maria Cláudia, Lúcia perguntava muito sobre a minha vida e meus estudos. Me pedia para ler o que eu estava anotando e ela mesma escolheu o nome que gostaria de ser chamada na pesquisa. Também escolheu o nome do filho, do marido e de sua sogra. Em um belo dia me disse que sempre quis ter sua história contada por alguém, mas preferia o anonimato para preservar sua família e principalmente o emprego do marido que trabalha na empresa.

Durante a pesquisa, seu filho mais velho se casou oficialmente e uma semana depois do casamento que aconteceu em Minas, nos encontramos novamente. Foi a primeira vez que eu a vi tão feliz. O filho com 30 anos casado com uma mulher que ela também adorava e pode rever. Aproveitou e reencontrou os vizinhos antigos, passeou pelo bairro que tanto gostava e tomou um café com sua melhor amiga Dulce, que ela sempre falava ao telefone mesmo estando no ônibus. Aquele brilho em seu olhar eu ainda não tinha presenciado, por alguns minutos parecera ter esquecido das mágoas que tanto a angustiavam.

Depois desse dia, ficamos pouco mais de três semanas sem nos encontrarmos e ao me rever na praça de Arrozal me deu um abraço forte pela primeira vez. Disse que seu filho estava namorando e ela adorava a menina, que parecia ser tranquila e de boa família. Nesse dia eu estava tentando pegar o mesmo ônibus que Fran para acompanhá-la até o trabalho, foi quando Lúcia abriu a bolsa e me entregou um pacotinho embrulhado para presente. Dentro havia um par de argolas prateadas, bem parecidas com as que eu costumo usar. Lembrou que eu havia perdido as minhas em um horário de *rush* dentro do ônibus, isso nas primeiras vezes

que nos encontramos. Fiquei imensamente agradecida, guardei o presente com muito carinho, dei-lhe outro abraço e corri para embarcar no ônibus que estava parado no ponto.

Maria Cláudia – “*Faz de besta! Não estou aqui para bater palma pra maluco dançar*”

Maria Cláudia concilia sua rotina entre trabalho, estudos e a criação de seu filho de sete anos. É uma mulher baixa, magra e com um temperamento forte. Faz faculdade de Direito de segunda a quinta-feira, partir das 18h na Faculdade Oswaldo Aranha – UniFOA em Três Poços, Volta Redonda, localizada a 30 minutos de seu trabalho.

O trabalho na papelaria em Volta Redonda começa às 10h e termina às 17h. Com o dinheiro do salário de atendente da loja, ela paga a faculdade e as contas da casa. Na maior parte das vezes em que nos encontramos, Maria estava com fones de ouvido lendo livros bem grossos da faculdade ou gravando áudios com os conteúdos da matéria para a prova. Era uma maneira que encontrava de aproveitar o tempo que passava dentro dos ônibus. Depois que soube da pesquisa ela se disponibilizava a conversar comigo.

Quando seu pai faleceu precocemente em 2011 vítima de um infarto deixou uma casa própria para ela morar; foi nessa época, fragilizada com a morte do pai, que conheceu Eduardo, pai do seu filho João. Se conheceram em uma festa infantil em que ela trabalhava de animadora das crianças. Depois de alguns meses de relacionamento este homem lhe contou que era casado e não iria se separar da esposa para ficar com ela. Percebendo que havia se enganado quanto ao caráter do rapaz, decidiu não contar sobre a gravidez que já ia para o quarto mês. Quando o menino estava com três anos ele reapareceu em sua casa querendo reatar o namoro e ao ver João, já sabia que era seu filho, apenas pela aparência. Depois desse dia ele desapareceu e nunca mais estabeleceu nenhum contato com Maria Cláudia.

Ao começar a faculdade de Direito decidiu procurar o pai do menino e exigir a pensão que ele nunca pagou, ganhou a causa na justiça e desde 2015 recebe o dinheiro todos os meses até que ele complete dezoito anos. Eduardo tem o direito de visitar João aos finais de semana, mas ele nunca fez isso. E apesar das dificuldades em ser mãe solteira, Maria até prefere que seja assim.

Pelo menos o direito do meu filho está garantido, pago a escola dele com a pensão e mesmo sabendo que isso não supre a ausência de um pai, eu prefiro que seja assim. Afinal, ele seria uma péssima influência. Um homem que mente, abandona o filho

por anos e ainda se recusava a fazer o mínimo que era pagar a pensão. Isso não presta, um dia eu arrumo um homem bom.

Me explica que muitas amigas diziam que era melhor não exigir pensão por que era uma “*esmola*”. Insinuando que mulheres independentes não precisam desse “*dinheiro chorado*”. *Isso não tem nada a ver com a minha independência, já sou mãe solteira, isso tem a ver com o direito do meu filho*, afirmava. Dona Lucilene, sua mãe, tem 53 anos, e teve duas filhas, dentre elas, Maria Cláudia e a irmã Elena e, um filho que faleceu em um acidente de carro em uma estrada na Bahia no ano de 2013.

As três são muito próximas e compartilham a criação de João. Tive a oportunidade de conhecer sua mãe e sua irmã depois que eu já tinha terminado meu trabalho de campo e estava voltando de Seropédica. As três estavam indo levar o menino para uma festinha de encerramento da escola e esperavam o ônibus para Piraí na praça do Varjão onde moram.

Nesse dia eu desci do ônibus e fui cumprimentá-las. As duas muito amáveis me perguntaram como eu havia “*aguentado o mal humor da Maria*” dentro do ônibus. Relatei sobre um dos piores dias em que estivemos juntas. O ônibus estava lotado, estávamos sentadas atrás do banco preferencial e chegou uma senhora. Por alguns instantes todos fingiram que não estavam vendo, inclusive uma mulher jovem que estava sentada no banco preferencial olhando para a janela do ônibus. Foi quando um homem que estava nos últimos bancos ofereceu o lugar. Antes que a senhora chegasse até o local Maria cutucou a mulher na sua frente e pediu que se retirasse do lugar que não era destinado a ela, visto que a senhora não deveria ter que andar até o final do ônibus para sentar em outro lugar. A moça olhou com indignação e antes que começasse a retrucar, Maria, no auge dos seus 4 anos de faculdade de Direito, falou sobre o estatuto do idoso e que a moça estava ferindo o direito a prioridade. Todos estavam olhando apreensivos, foi quando a mulher desistiu de argumentar, se retirou e ficou em pé no corredor. *Faz de besta, não estou aqui para bater palma pra maluco dançar*. Encerrou dizendo.

Em julho houve outro momento curioso, estávamos na rodoviária de Piraí, Maria estava de folga do serviço para participar de uma última reunião de pais na escola do filho antes que entrasse de férias, foi quando um homem se aproximou e começou a entregar panfletos de campanha política. Enquanto entregava ele queria conversar sobre os candidatos que estava apoiando, mas nós duas íamos embarcar no ônibus para o Varjão que já estava parado na vaga e as pessoas estavam formando uma gigantesca fila.

Ao observar que se tratavam de candidatos do PSL não fizemos questão de estabelecer nenhum diálogo. No entanto, quando nos encaminhamos para a fila o homem nos acompanhou e dentro do ônibus ele esbravejava em um tom de voz muito alto sobre como o país estava “*afundando*” com o governo PT. Falava para todos os passageiros ouvirem, até que um homem começou a dar atenção e os dois continuaram falando em voz alta. Como estávamos na poltrona da frente deles, era impossível não ouvir. Foi quando Maria virou-se para trás e disse:

Será que o senhor pode falar sobre seu candidato um pouco mais baixo? Ninguém aqui é obrigado a ficar ouvindo esse monte de informações distorcidas. Estou cansada e a última coisa que eu quero ouvir é o senhor aos berros defendendo candidato fascista.

Nesse momento ouvi um silêncio assustador, mas os dois não pararam mais. De um lado ela defendia as políticas de entrada e permanência nas universidades, do outro lado ele falava sobre roubos e corrupção. Por fim, após alguns minutos sem saber como agir eu me intrometi e quando percebemos estávamos em quatro pessoas discutindo em voz alta sobre política dentro do ônibus. Quando finalmente ele se cansou já estávamos chegando no Varjão. Assim que desembarcamos ela me explicou que faz sua faculdade com 50% de desconto pelo FIES⁶ e não iria permitir que alguém falasse mal de um governo que proporcionou a realização de um sonho dela e de tantas outras pessoas.

Maria Cláudia gostava de dizer que era a “*rainha dos barracos*”, houve situações em que reclamou da falta do ar condicionado, dos infundáveis atrasos, outrora da superlotação. Eu presenciei grande parte desses momentos e o último dia em que estivemos juntas foi quando uma mulher passou uma criança pequena pela janela do ônibus para outra mulher que estava do lado de fora. O ônibus estava muito cheio, quando ela sinalizou que iria descer no próximo ponto, não entendemos se a mulher ficou com preguiça de pedir licença para todas as pessoas até chegar na porta ou se era habitual aquela atitude. Entregou a criança e uma bolsa bem grande e o ônibus seguiu viagem. De acordo com Maria eu fui uma *boa companheira de aventuras*.

Fran – “*Jesus bebia vinho, eu bebo cerveja*”

⁶ FIES – Fundo de Financiamento Estudantil.

Fran é uma figura estonteante. É possível ouvi-la de longe dentro do ônibus. Sempre muito agitada, anda de um lado para o outro enquanto fala, presta atenção em tudo e em todos a sua volta. Era comum enquanto conversávamos puxar assuntos diferentes com mais três pessoas ao lado. Uma mulher jovem, mas com muita história para contar, foi difícil acompanhar sua rotina. Havia uma inconstância em seus horários e praticamente todas as vezes que nos encontramos me contava uma novidade.

Passava boa parte do seu dia trabalhando no mercado, mas seus horários também variavam bastante. Na maior para das vezes, estava acompanhada de sua neta Manoela, única pessoa com quem tinha paciência e agia diferente do modo como agia com outras pessoas. Muito conhecida entre os moradores da cidade, cumprimentava a todos quando chegava nos lugares.

Certo dia eu estava fazendo campo e um senhor me olhou e disse: *Oi menina, a Fran está participando do seu trabalho né? Ela me contou.* Eu nunca tinha visto aquele homem, mas ele me conhecia através da Fran. Muito comunicativa, sempre me mostrava situações que estavam acontecendo no ônibus, que por vezes eu nem estava olhando, mas pedia para eu anotar que poderia ser importante.

“Mara olha aquela janela quebrada, com certeza quando chove molha todo mundo”. Em outro momento. *“Está vendo aquela alavanca de emergência? Deus queira que nunca precisemos dela, porque com certeza não está funcionando de tão enferrujada”.*

Sua mãe se chamava Nilda, e elas tinham uma péssima relação, por isso Fran não gostava de me chamar por essa parte do meu nome e só me chamava de Mara. Quando saiu de casa, ainda muito jovem por brigas com o seu pai, ela pediu para mãe se divorciar daquele homem alcólatra que a agredia e agredia as filhas também. Na época, a mãe deixou que fosse embora e continuou casada com o pai. Com o passar dos anos todas as irmãs foram embora de casa. Ao todo são cinco irmãs e ela é a irmã do meio e, atualmente, duas moram em Queimados na Baixada Fluminense, uma mora em São Paulo capital, na casa dos patrões e a outra casou-se com um *“homem rico”* e mudou-se para o Espírito Santo. Os pais permanecem morando juntos no Mato grosso e Fran não mantém nenhum contato.

Seu marido Roberto é caminhoneiro e quinze anos mais velho do que ela, quando se conheceram ele tinha 30 anos e Fran tinha quinze. Estava de passagem pela cidade com a firma que ele já trabalhava como caminhoneiro. Se conheceram em uma lanchonete que Fran trabalhava perto de casa e *“se apaixonaram”*. Ele começou a comprar pão e tomar café todos

os dias pela manhã até que fez a proposta inesperada de casamento. Ela aceitou o pedido e se mudou para Barra Mansa.

Morando na casa da família de Roberto as coisas “*não deram muito certo com a sogra*”, que era muito apegada a antiga nora, uma mulher que o filho havia sido casado antes de Fran. Esse foi o primeiro lugar que moraram juntos, até ficar grávida de Luiza, depois disso decidiram ter a própria casa, mesmo pagando aluguel e se mudando com certa constância. No entanto há seis anos, moram nessa casa alugada em Arrozal.

Ela gosta muito que seu marido trabalhe viajando. Me dizia:

Melhor coisa do homem é não ter ele por perto todos os dias, quando mais longe melhor, vivo a minha vida e ele vive a dele. Temos um compromisso e só precisamos mantê-lo sem palhaçada. Se os dois cumprem os acordos de um casamento, está tudo certo. Desde que eu não descubra nada, ele permanece vivo.

Quando se referia ao casamento as gargalhadas eram certas. Adorava afirmar que “*homem se prende com o que temos entre as pernas e com um pouco de ameaça gratuita*”.

Sua filha Luiza nasceu com uma saúde frágil, muito alérgica e cheia de problemas respiratórios até uns cinco anos de idade. A frequência com que precisava levar a menina ao médico acabava inviabilizando que tivesse um emprego fixo. O fato de não poder trabalhar era muito incômodo para Fran que sempre buscou ter uma independência financeira, mesmo que fosse pouco dinheiro. Por isso decidiu que não teria outros filhos.

Eu paguei a minha língua, minha filha ficou grávida com quinze anos e eu crio Manoela como se fosse minha, mas dessa vez é diferente, sou mais madura e jamais deixarei meu emprego, nem que eu tenha que carregá-la embaixo do braço como já fiz várias vezes.

Repetia inúmeras vezes que tinha orgulho da família que construiu e que jamais abandonaria a filha em um momento tão delicado como o da gravidez. O namorado de Luiza era um “*inconsequente*”, mas tentaram morar juntos. Por serem jovens acabou não dando certo e isto estava tudo bem, pois “*nem todas as pessoas tinham a mesma sorte que ela teve*”.

Fran dorme apenas 5h por noite, pois todos os dias chegava em casa por volta das 22h e limpava tudo. De acordo com ela, o seu “*sol em capricórnio e seu ascendente em virgem, não a permitiam dormir com a casa suja*”. Os brinquedos de Manoela estavam sempre espalhados, a pia com louça suja e roupas espalhadas pela casa. Se os gritos não funcionassem ela mesma fazia a faxina, “*se a casa estiver suja, eu que passo por porca, Deus me livre*”.

Na época em que foi diarista, era elogiada pelos patrões por limpar as frechas dos azulejos do banheiro com uma escovinha de dente velha para ter certeza de que estariam limpos. Ela não gosta desse período da sua vida e espera não precisar ser diarista outra vez.

Sou uma mulher negra, e pobre. Já deixei vários empregos por conta disso. Sem contar os que eu nem consegui por conta da minha cor e falaram isso na minha cara. Como diarista era uma humilhação na casa de gente rica e branca. Limpando chão e vaso sujo dos outros. Eu precisava muito, porque na época meu marido estava há um tempo sem trabalhar, e essa foi uma solução enquanto eu não arrumava algo um pouco melhor. Eu tenho o maior respeito com essa profissão, e admiro as mulheres que a fazem, mas não dá para mim. Fazia barraco, ia embora e nunca mais voltava.

Me explicou que seu sonho era fazer faculdade de Educação Física, mas que não teve essa oportunidade quando era jovem porque precisou trabalhar, por isso incentiva a filha a continuar os estudos. Afirmou que quando sua neta estiver com mais idade, ela vai voltar a estudar, arrumar um emprego com “*salário digno*” e comprar uma casa própria.

Certa vez, em um sábado muito quente eu estava voltando de Seropédica e cheguei por volta de 12h40 em Piraí. Eu estava com fome, sem o dinheiro da passagem e havia perdido o cartão do banco, por isso não conseguia sacar no caixa 24h da rodoviária. Me direcionava até o Banco do Brasil que fica perto da praça em frente a rodoviária, foi nesse trajeto que encontrei Fran e Manoela, as duas muito bem vestidas me abraçaram com um sorriso no rosto.

Imediatamente me questionou sobre onde eu estava indo, depois que expliquei ela retrucou: *que ótimo isso, eu e Manu pegamos o ônibus em Arrozal um pouco antes de costume e chegamos cedo aqui. Vamos tomar uma cerveja até vim o próximo ônibus para você ir embora?*

Nos acomodamos nas cadeiras vermelhas na lanchonete da rodoviária, fizemos o pedido das cervejas junto com o refrigerante para Manoela e começamos a conversar. Fran estava indo para a Igreja Católica “Nossa Senhora de Sant’Anna”, localizada a poucos metros da praça e era um dia de reunião para organizar o evento que aconteceria na metade do ano. Ela gostava de participar dos bingos, das festas para arrecadar dinheiro e das missas

Foi surpreendente perceber o envolvimento dela com as atividades da Igreja. Ia na missa todos os domingos, em Piraí ou em Arrozal, na igreja que tem na praça central do distrito.

Me casei na Igreja em Barra Mansa com direito a vestido e tudo mais. Minha filha só entrou na igreja no dia do batizado e meu marido só no casamento, mas eu rezo pelos dois e minha neta me acompanha. Faz a oração do Santo anjo e já sabe a

oração do pai nosso. Já não pega quebrante. Sou muito religiosa, mas ninguém é de ferro. Jesus bebia vinho, eu bebo cerveja.

Nesse momento, em meio a gargalhadas extravagantes fizemos um brinde e depois de duas cervejas nos despedimos, foi o último dia em que acompanhei a jornada cotidiana de Fran.

2.2 Mulheres, trabalho e Família

A construção do papel feminino dessas mulheres na família e no trabalho esteve presente nas narrativas e discursos aqui apresentados. E uma série de elementos nos levam a pensar sobre a precarização do trabalho das mulheres, juntamente com a precarização familiar, levando-nos a crer que ambas as discussões precisam ser analisadas conjuntamente.

Historicamente, instituiu-se um modelo “ocidental” de família nuclear que serviu como base para várias construções teóricas. Porém, a maioria dos lares se distanciam desse modelo e não são dirigidos por homens e sim por mulheres (HIRATA, 2010). Como é o caso de Maria Cláudia, mãe solteira e que gerencia o lar sozinha. Este cenário atenua as dificuldades de equilibrar as diferentes obrigações e atividades diárias, e as mulheres precisam montar estratégias como: a mobilização de outras mulheres, mães, vizinhas, amigas, irmãs para criar uma rede de sociabilidade que auxilia nos cuidados com a criança. Maria Cláudia e Fran contam com essas redes e ainda assim possuem trabalhos menos qualificados, ou seja, com uma remuneração mais baixa para terem horários flexíveis.

Esse padrão reflete em uma divisão sexual do trabalho atenuada, onde os homens se dedicam integralmente ao trabalho voltado para o mercado e as mulheres ainda articulam trabalho no mercado e os trabalhos reprodutivos (BRUSHINI, 2007). Sendo as protagonistas de um grande número de tarefas, perpassamos novamente as discussões sobre o tempo. O descompasso entre os horários para a família, trabalho remunerado, trabalho doméstico, o tempo para si, e o tempo da cidade, bem como o transporte, as longas filas e a espera geram desgastes não só físicos como também emocionais.

A racionalidade do espaço público e da jornada de trabalho é determinante da construção social do tempo, o que significa dizer que a organização social e individual do tempo se assenta sobre a dicotomia jornada de trabalho-tempo livre, em que o tempo do cuidado se torna invisível (TONS, 2003). Isto é, a disponibilidade temporal não condiz com a realidade concreta dessas mulheres.

As três mulheres dessa pesquisa, Fran, Maria Claudia e Lúcia, carregam a responsabilidade do cuidado, respectivamente da neta, dos filhos e da sogra. Essa forma de cuidado é agravada pelo fato dessas pessoas (neta, filhos e sogra) dependerem integralmente desse cuidado para sobreviverem.

Especialmente no caso de Lúcia, há um atenuante que são as questões de saúde envolvidas. Em seus relatos a combinação entre um acidente grave e a experiência de mudança para Arrozal, contra sua vontade para solucionar problemas da vida particular do seu marido e do seu filho, agravaram sua depressão, a síndrome do pânico e a ansiedade. O seu cotidiano de brigas constantes com o filho e o cuidado integral com a saúde de sua sogra, não deixam espaço para que ela cuide de si mesma gerando uma angústia diária.

Sônia Maluf (2010) dedica-se em trazer as problemáticas que imperam no campo da saúde mental com recorte de gênero, justamente por compreender as particularidades da experiência de sofrimento e aflição das mulheres. Uma das questões está relacionada ao crescimento maciço do consumo de antidepressivos por parte de mulheres que sofrem cotidianamente com conflitos na esfera doméstica e familiar – contextos de violência, filhos, itinerários cansativos, trabalho e dinheiro. Sua pesquisa realizada com mulheres moradoras de bairros periféricos em Florianópolis pontua:

“(…) os discursos e as narrativas delas sobre aflições em geral estão ligados a experiências sociais “perturbadoras” e articuladas em geral a suas vivências cotidianas no contexto social, cultural e econômico, e não a uma percepção de fases de um “ciclo da vida”, tal como colocam algumas políticas públicas em saúde mental e saúde da mulher” (Maluf, 2010; p. 43).

Diante disso, Diana Brown (2010) busca capturar as principais imbricações sobre o cuidado com pessoas idosas e doentes. E destaca que este cuidado é feito predominantemente por mulheres. E esse cuidar envolve parentes consanguíneos e afins igualmente, todos morando muito próximos e juntos formam a rede de cuidadores orquestrada para garantir “vigia” 24h. Em sua pesquisa sobre envelhecimento e saúde em Santa Catarina, Florianópolis, a autora destaca a grande variedade de aflições que ocorrem durante as atividades de cuidado.

Essas mulheres geralmente enfrentam a pressão da família, as circunstâncias nas quais há pouca assistência e poucos recursos oferecidos pelo estado. O deslocamento para hospital em condições desfavoráveis, o cansaço físico por trabalhos repetitivos, preocupação, estresse, tristeza e até depressão (BROWN, 2010).

A principal diferença entre Lúcia e as demais mulheres dessa pesquisa e das mulheres apresentadas na pesquisa de Maluf e Brown (2010), está na ausência dessa rede de compartilhamento do cuidado. Deste modo, cuidar sozinha da sua sogra, sem nenhuma ajuda de pessoas próximas é uma tarefa árdua que sobrecarrega seu corpo de maneira física e emocional.

Conquanto, Maria Cláudia também apresenta traços de uma mulher estressada, muito preocupada com o seu filho, a faculdade e o trabalho, sua fala estava sempre carregada de queixas relacionadas a falta de dinheiro, ao cansaço do deslocamento e a “*correria*” cotidiana.

Fran também trabalha e mesmo assim o seu salário atua como complementar na renda familiar. Ao mesmo tempo, é uma jornada que não termina, regulada por obrigações inevitáveis do cotidiano e do trabalho doméstico, que não é remunerado, mas não deixa de ser uma obrigação dela. A contribuição feminina para o sustento dos lares instaura novos deveres, mas que não são suficientes para estabelecer relações menos hierárquicas entre homens e mulheres ((HIRATA, 2010).

Pesquisas de 2012 feitas pelo SOS Corpo e o Data Popular realizadas em nove capitais com uma amostra de 800 mulheres que possuem trabalho remunerado, indicam que 54% das entrevistadas utilizam o transporte público para ir e voltar do trabalho. E somente atrás das creches, o transporte público lidera como principal demanda das mulheres ao poder público. A qualidade e a quantidade das linhas disponíveis são um agravante para as dificuldades do dia-a-dia “corrido” das mulheres.

Para reiterar essas questões, os resultados das pesquisas desse mesmo instituto evidenciam uma injusta distribuição de tarefas domésticas, bem como a relação que associa os homens a uma esfera pública e de produção, e as mulheres a reprodução e ao espaço privado. Conciliando dados quantitativos e qualitativos para entender as estratégias utilizadas pelas mulheres para aliar trabalho remunerado e os cuidados com a casa e a família, as pesquisas apontam que o trabalho doméstico não é compartilhado por homens, que todas as mulheres realizam trabalhos domésticos dentro de casa e 71% dentre elas não contam com qualquer ajuda masculina.

Essa questão está presente nos relatos de Fran ao dizer que dorme apenas 5h por noite porque quando ao retornar do trabalho para casa, ela precisa realizar todas as tarefas domésticas sozinha.

Nesse sentido, Bruschini e Rosemberg (1982) destacavam no início dos anos 1980 como as categorias família e trabalho doméstico devem ser encaradas como chaves para o entendimento da dinâmica ocupacional feminina: a ideia de que a participação das mulheres em atividades fora de casa está diretamente relacionada não só às oportunidades efetivamente existentes no mercado de trabalho, mas também à posição que elas ocupam na família e à classe social a qual pertencem.

Nesse sentido, Fran deixa explícito em suas falas que seu trabalho está atrelado a sua independência, mas também a um complemento da renda familiar. A revista “Observatório Brasil da Igualdade de gênero” lançou em 2010 a temática sobre “Trabalho e Gênero”. E a socióloga Maria Betânia Ávila (2010) trouxe abordagens sobre as tensões em torno do tempo e do trabalho doméstico no cotidiano. Segundo a autora:

O trabalho doméstico remunerado aparece como uma solução para ter, em geral, precocemente um emprego. Surge, em um primeiro momento, como uma possibilidade de ter um salário, para mulheres em contexto de pobreza. Um emprego que não exige, uma escolaridade em qualquer grau ou uma formação profissional (ÁVILA, 2010; p. 73)

A autora prossegue o debate apresentando o emprego doméstico como uma forma de encontrar os meios para prover sustentação de si mesma e dos membros da família. É, portanto, uma categoria de trabalhadoras que tem como base para sua formação mulheres em situação de pobreza e baixa escolaridade. A fala de Fran evidencia estas questões, “(...) *eu precisava muito na época, meu marido estava há um tempo sem trabalhar, foi uma solução enquanto eu não arrumava algo um pouco melhor (...)*”

No Brasil, as mulheres negras estão majoritárias nessa categoria; dessa forma, a relação entre raça e pobreza deve ser considerada como um elemento que incide sobre a formação dessa categoria de trabalhadoras. Para as que não puderam continuar os estudos, o abandono da escola permanece como uma falta incontornável, uma marca difícil na trajetória de vida e, também, como uma restrição objetiva à possibilidade de escolha de outros caminhos profissionais. Abandonar os estudos é uma perda que ecoa para sempre porque se mantém como uma dor e uma marca discriminatória (ÁVILA, 2010).

O sonho de fazer faculdade e buscar um “*salário digno*” também aparece na narrativa de Fran, uma mulher negra, pobre e que demonstrou em diversos momentos saber das dificuldades no cenário em que ela está inserida.

Jules Falquet (2008) pondera que para entender como funciona a formação das relações de poder - relações sociais de sexo, “raça”, classe, a partir da análise da reorganização da divisão do trabalho e, mais particularmente, do “trabalho considerado feminino”, é preciso fazer um apanhado histórico sobre a construção dos papéis sociais de homens e mulheres e o nosso atual contexto de divisão sexual do trabalho. Tão logo, os estudos sobre as desigualdades sociais e as dimensões de raça e gênero se configuram como marcadores sociais chave na hierarquização das posições que os sujeitos ocupam em nossa sociedade.

Ao afirmar: “*Sou uma mulher negra, e pobre. Já deixei vários empregos por conta disso. Sem contar os que eu nem consegui por conta da minha cor e falaram isso na minha cara. Como diarista era uma humilhação na casa de gente rica e branca. Limpando chão e vaso sujo dos outros*”. Fran deixa claro o racismo que sofreu, e ainda sofre, nas suas tentativas de conseguir emprego e dos próprios empregadores quando foi diarista.

Diante disso, Bianca Vieira (2017) pondera que a coisificação da mulher negra (desde o Brasil colônia) foi elemento fundamental na construção das desigualdades. A elas cabia uma dupla dimensão do servir: de um lado, as atribuições vinculadas à manutenção das casas (limpeza, cozinha, cuidados etc.) e de outro, a satisfação sexual dos senhores e, conseqüentemente, a reprodução da força de trabalho. Isso remonta as condições atuais de vulnerabilidade social da mulher negra, portanto percorre esse curso na história quando se inicia o processo de substituição da força de trabalho escravizada pela assalariada

Das palavras da autora:

No que tange às políticas mais específicas voltadas para as mulheres e para as mulheres negras, seus limites estão na reafirmação dos modelos de conciliação e delegação, ao passo que persistem na noção de que o Estado deva garantir condições e recursos para que as mulheres possam administrar “suas” tarefas ligadas ao lar e ao cuidado concomitantemente à vida profissional, sem que haja uma atuação em igual medida no sentido de assegurar a responsabilização dos homens sobre as tarefas da esfera reprodutiva. A ausência de políticas que enfrentem esses modelos compromete a eficácia do projeto de promoção da igualdade de sexo, raça e classe (VIEIRA, 2017; p. 18).

Nesse sentido, as mulheres negras, situadas nestes marcadores, permanecem sendo duplamente desfavorecidas nos diversos âmbitos que compõem sua condição de trabalhadora.

2.3 Aumentando a história: Fofocas e Rumores

Se, por um lado, nos ônibus as pessoas contam as histórias de sua vida, produzindo narrativas mais ou menos coerentes de suas trajetórias, dentro do tempo de cada viagem, por outro lado, fala-se também “da vida dos outros”. Nos ônibus as mulheres falam de si, e também “são faladas” pelos outros e pelas outras, sempre a partir de uma delicada economia moral de mérito e demérito própria das fofocas e dos rumores.

O tempo de espera nas filas da rodoviária, nos pontos e o tempo das viagens proporcionam a construção de diálogos entre os “conhecidos” e os “desconhecidos”. Especulações sobre o clima, sobre o motivo do atraso do ônibus, sobre algum acidente, ou a vida particular de outras pessoas eram constantes.

A fofoca é muito intensa nesses locais, e também dentro dos ônibus, os passageiros são sempre muito atentos e curiosos sobre a vida um dos outros e dos moradores da cidade. Fofocam sobre suas próprias dificuldades diárias e ou sobre assuntos familiares e de amigos. As fofocas variavam bastante o conteúdo, conforme os personagens do diálogo.

De acordo com Koury e Barbosa (2017): a fofoca e os rumores aparecem como rede pública discreta de informações, de juízos morais e de alertas sobre situações limites, escandalizadas, constituiu uma instituição social importante de controle moral, de integração em círculos sociais e culturais e de comunicação da normalidade de seus desvios reais e imaginários. Pretendo problematizar essas interações do contexto urbano em situações cotidianas dentro dos ônibus e arredores.

Em uma sexta-feira à noite eu já estava me despedindo de Fran, quando duas senhoras me ouviram comentar que desceria no ponto do Km 9 em Pinheiral. Imediatamente uma delas se direcionou a mim e disse para eu não descer porque que soube de uma tentativa de estupro que tinha acabado de acontecer naquele ponto. Fiquei sem saber o que fazer, porque já estava muito próximo do ponto e não daria tempo de averiguar se a informação era verdadeira ou de ligar para alguém da família pedindo para me encontrar no ponto. Foi nesse momento que um homem me olhou e disse que desceria naquele mesmo ponto. Não soube qual seria a pior situação; descer sozinha ou descer com aquele homem desconhecido.

Decidi pela segunda opção, me despedi de Fran e agradei as senhoras pelo cuidado em repassar aquela informação. Estávamos parados no ponto a espera do próximo ônibus para Pinheiral e o homem começou a me contar sobre os perigos daquele ponto. Inúmeros casos de

celulares e bicicletas roubadas. Insinuou que eram os próprios moradores do Km 9 que cometiam os delitos e por fim me explicou que a tentativa de estupro era “*fofoca atrasada*”. Afirmou que havia acontecido há meses, mas que as pessoas continuavam comentando e “*aumentando a história*”.

Isso já virou fofoca menina, cada um fala uma coisa. Uma hora foi estuprada, depois descobrimos que foi uma tentativa e que ela fugiu, as vezes falam que apareceu um cara e salvou ela (...) Antes o estuprador era um cara que passava de carro e viu ela sozinha no ponto, depois falaram que foi o motorista do ônibus de Pinheiral. E até hoje não sabemos a verdade.

Por outro lado, a fofoca se configura também como um sistema de alerta eficiente, em que é possível informar sem denunciar e sem se comprometer. Nesta direção o ato de fofocar tanto veicula notícias e informações sensíveis, ampliando o engajamento legítimo, quanto protege segredos e segrega plateias de situações constrangedoras (KOURY, 2016).

Principalmente Fran e Maria Cláudia sempre me contavam sobre as vezes em que foram alvo de fofoca. O fato de Roberto trabalhar fazendo longas viagens é um dos motivos pelo qual as pessoas comentam sobre sua fidelidade ao marido.

Todas as vezes que recebo alguma visita masculina em casa sem a presença do meu marido, pode ter certeza que no outro dia, quando eu vou levar a Manoela para brincar na calçada, a vizinha me olha como se eu fosse uma promíscua. Às vezes ela ainda faz pior, me encontra no ônibus e pergunta em voz alta. Seu marido está viajando né Fran? Só para saber minha resposta e sair espalhando fofoca.

O ato de fofocar, por mais ordinário que seja, constituiu, contudo, um elemento de vergonha pessoal, um indício de ameaça à reputação moral e também à fachada coletiva que abriga o indivíduo social (FONSECA, 2000).

Ao mesmo tempo, Fran também fazia comentários desse feitio sobre outras mulheres. Em muitos momentos apontava para alguma delas no ônibus e fazia afirmações pejorativas sobre suas vidas. Além disso, durante todo o dia, ficava eufórica quando descobria algo particular de outra mulher. Percebo que a fofoca atinge fortemente as questões morais em torno das mulheres: a boa esposa, boa mãe ou aquela que cuida bem da casa.

Fran se preocupava muito com as fofocas em torno da vida de sua filha, que não seria a “*ideal*” para uma menina tão jovem. Luiza não tinha um emprego fixo, não estudava e é mãe solteira. “*Mas não deixamos de viver nossas vidas, quando meu marido chega em casa eu conto tudo para ele, para evitar desconfianças*”. Com efeito, o ato de fofocar indica tanto

uma aceitação e confiança quanto uma latente possibilidade de desconfiança e desprezo direcionada àqueles em situação de desfiguração moral (KOURY & BARBOSA, 2017).

Em meados de fevereiro, logo após o carnaval, eram dias em que as pessoas estavam voltando para sua rotina de trabalho e estudos. Havia uma verdadeira confusão e euforia nas filas da rodoviária e o assunto principal girava em torno dos acontecimentos do carnaval de Arrozal. Especialmente em 2018 não houve festa de carnaval em Pinheiral⁷, isso fez com que grande parte dos moradores da cidade se deslocassem para Arrozal afim de aproveitar a festa. Os comentários giravam em torno da sujeira deixada pelos foliões, as portas urinadas, pichações, barulho e insegurança. *“Estou sem garagem, fiquei vigiando meu carro a noite toda na calçada”* falou um senhor, e a outra mulher dizia: *“Cheio de bandidinho esquisito”* e *“vocês viram a safadeza?”*. Os que moravam perto da praça central em que acontecia os *shows* criaram uma espécie de “rodízio” para ficarem vigiando a casa uns dos outros. *“Eu não confio nessa gente de fora”*.

Pode-se defluir, então, do cenário traçado, que o controle social informal era bastante na cidade. Todas as características do bairro corroboravam para que a vigilância fosse mais eficaz em períodos com a presença de pessoas “estranhas”. Sendo assim, a forte coesão entre os membros, e as redes de fofocas eram utilizadas como instrumento de regulação de condutas (ELIAS & SCOTSON, 2000).

A fofoca é intensa e constante e inclui não só os moradores da cidade, mas se estende para “fora”. Ainda sobre o carnaval, pude ouvir quando várias pessoas contavam para a Fran que uma mulher havia enfartado no meio da multidão de tanto consumir bebidas alcólicas. Fiquei curiosa com o fato e comecei a participar da conversa.

Durante a viagem pude obter detalhes e foi quando percebi, através das características que me apresentaram sobre a mulher, que se tratava da minha tia. Fiquei completamente envergonhada e sem saber como agir, porque eu estava diante de uma fofoca que não era verdadeira, afinal, eu estava presente no dia do acontecimento e minha tia (nada habituada com multidões) teve um mal-estar e ao desmaiar foi levada para o posto de saúde, tomou soro e a levamos para casa em Pinheiral.

Por alguns minutos eu não soube como agir com aquela fofoca e decidi não interferir na rede de monitoramento moral daquele grupo. Claudia Fonseca (2000) traz em seu trabalho

⁷ A cidade de Pinheiral, por muitos anos, manteve a tradição de fazer grandes eventos de carnaval que atraíam a população de várias cidades da região, este foi o primeiro ano que houve o cancelamento da festa, assim as pessoas, inclusive os pinheiralenses, procuraram outras cidades próximas para comemorar a data.

“Família, fofoca e honra” uma riqueza de detalhes sobre as imbricações da fofoca como coercitiva e moralmente construída, que apresenta fronteiras e limites dos círculos culturais e sociais.

Desse modo, o exercício criativo da fofoca também está passivo de interpretações sempre novas, tensionado aos contextos sociais vigentes, atravessando as hierarquias e integrando moralmente ordem social (TRAJANO FILHO, 2000). Isto é, não importa quem está certo ou errado, e de onde veem as informações, a fofoca enquanto vivência prática é “escorregadia e problemática na medida em que jamais é assumida: a fofoca sempre começa no outro e vem do outro, nunca daquele que sabe” (KOURY & BARBOSA, 2017, p.18).

Maria Cláudia também relata sobre as fofocas sobre a própria vida. “*Ser mãe solteira é difícil, a sociedade comenta muito, ainda mais os parentes. Sou mãe, mas não estou morta, não posso receber uma visita que todo mundo já começa a falar*”. Nessa rede intensa de confiança e desconfiança o público e o privado se misturam.

Das palavras de Manoela Blanc (2013):

As redes de parentesco são assim destacadas como importantes referenciais pessoais; núcleos a partir do qual se dá a construção das reputações individuais e, portanto, elemento identitário altamente valorizado nos processos de apresentação de si. A genealogia é destacada como um código de classificação moral especialmente significativo no contato com o outro desconhecido, ou em processo de reconhecimento (BLANC, 2013; p. 10).

Os passageiros estão sempre experimentando o amor e o ódio nesse ciclo de fofocas. Maria me mostrou o grupo do *Facebook* da cidade do qual ela faz parte. O grupo público “Piraí fala aí” possui mais de 30 mil membros e os principais assuntos giram em torno de alertas sobre crimes ou insegurança, acidentes, problemas com a infraestrutura da cidade, vendas e trocas de produtos e política. Maria fazia infundáveis reclamações quando começavam a falar sobre política no grupo, de acordo com ela “*mais da metade era fake news*”, “*Cansei de fazer barraco*”.

Partindo do olhar de Mauro Koury (2010) o ato de fofocar e as redes de intriga que se formam aparecem de forma ambivalente: tanto unem quanto separam as pessoas. Unem porque significam um fluxo importante de trocas simbólicas, em que as redes de solidariedade desempenham seus papéis em processos de ajudas mútuas e de construção de projetos e identidades comuns. E separam, conforme Elias (2000), quando se cristalizam centros

difusores de informação e conformação de práticas, condutas e hierarquias sociais diferenciadas que alicerçam o poder social local.

O caso de Lúcia não é diferente, os tópicos centrais das suas fofocas variam entre saúde - sintomas, remédios e tratamentos - e o seu filho. Ela comenta sobre sua própria saúde, das pessoas de seu convívio e, principalmente, da sogra. Indica tratamentos, dicas de cuidados com a saúde de idosos. “*Não pode deixar dormir sem ir ao banheiro antes, se não eles fazem xixi na cama e depois ficam com assaduras*”, “*não dê peixe com espinha, minha sogra uma vez quase morreu engasgada*”, “*não pode atrasar os remédios, ou não faz efeito*”, afirmava para diversas pessoas.

Seu filho se envolvia em grandes escândalos. No dia em que brigou com os pais e os vizinhos ameaçaram chamar a polícia, por exemplo. Nos próximos dias Lúcia estava desmentindo quando as pessoas lhe perguntavam se a polícia estava em sua casa. Isso também afetava a moral da família, pois as cadeias de reputações se estendem em direção às redes de parentesco, se apresentando como elementos classificatórios gerais, visto que o jovem também carregava estigmas⁸ (GOFFMAN, 1988) sociais.

Percebo que, a propagação da fofoca sobre a cidade ganhava proporções ainda maiores pelos passageiros dos ônibus. O fluxo das informações cruzava com as informações de passageiros de outras cidades com mais rapidez. Tão logo uma fofoca que começava em Pinheiral facilmente estava em Pirai ou em Volta Redonda e vice versa. Neste ponto os rumores tornavam-se ainda mais dispersos e confusos, por vezes sem a nomeação de pessoas, lugares e relações.

⁸ O estigma pode ser caracterizado como um mecanismo a priori de identificação do indivíduo, um atributo derogatório imputado à imagem social de um indivíduo ou grupo e visto como instrumento de controle social. Nesse sentido, o estigma envolve não tanto um conjunto de indivíduos concretos que podem ser divididos em duas pilhas, a de estigmatizados e a de normais, quanto um processo social de dois papéis no qual cada indivíduo participa de ambos, pelo menos em algumas conexões e em algumas fases da vida. O normal e o estigmatizado não são pessoas, e sim perspectivas que são geradas em situações sociais durante os contatos mistos, em virtude de normas não cumpridas que provavelmente atuam sobre o encontro. Portanto, o estigma não é ruim em si, mas serve para diferenciar negativamente um ou vários sujeitos de determinado grupo comparado. Em outras palavras, serve para reforçar a normalidade deste. GOFFMAN, Erving. Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada, 1988.

CAPÍTULO III

Corpos e comportamentos das mulheres no ônibus: moralidades em questão

Este capítulo é dedicado a pensar as situações que acontecem no interior dos ônibus, incluindo os desconfortos, as proximidades e distanciamentos que perpassam por discussões em torno da moralidade e da aceitação dos corpos das mulheres jovens e das mulheres idosas. Proponho pensarmos em como a presença desses corpos dentro dos ônibus pode desencadear conflitos baseados em condutas morais a partir de vivências distintas. Descrevo aqui, cenas do cotidiano que reforçam as preocupações em torno do corpo das mulheres no transporte. Pretendo apresentar, a partir destas reflexões, o espaço do ônibus como um espaço privilegiado de valoração e julgamento de corpos e comportamentos.

3.1 Mulheres jovens e mulheres idosas: a (Des)construção dos corpos

A linha de ônibus escolhida para esta pesquisa, é a única que faz o percurso em questão, por isso é comum que as pessoas se reencontrem quando embarcam nos mesmos horários todos os dias. É comum também, que cumprimentem o motorista e o cobrador no embarque e no desembarque do ônibus.

“Bom dia Leo”, fala uma mulher ao motorista e na saída do ônibus *“obrigada querido e boa viagem”*. Por vezes, algumas senhoras entregam doces ao motorista e se o ônibus ainda estiver parado na rodoviária é comum observar a sutileza de abraços e apertos de mão.

De acordo com Le Breton (2009) essas atitudes acionam um campo da comunicação, que é um processo dotado de canais múltiplos que não se reduzem só à linguagem. A identificação das diferenças culturais nas atuações do corpo se estabelece segundo três eixos: a dimensão espaço-temporal (amplitude dos gestos, forma, plano de sua realização e ritmo), a dimensão interativa (tipo de relação com o interlocutor, com o espaço e com os objetos do ambiente) e a dimensão linguística (gestos, significados e conteúdo da fala).

Os passageiros que viajam no ônibus pela primeira vez geralmente encontram dificuldades para entender a dinâmica das passagens e dos preços diferentes. Em todos os casos, o cobrador explica claramente ao passageiro que é preciso informar qual é o destino, para que ele entregue a passagem referente ao bairro ou cidade informada e com os valores correspondentes.

Assim como acontece na rodoviária, ao passar pelos pontos, alguns motoristas permitem que as mulheres que estão com muitas sacolas, ou acompanhadas de crianças pequenas, pessoas obesas e idosos, embarquem pela porta traseira. Contudo, não é sempre que reina a calma.

Este código interno entre passageiros e funcionários permite às pessoas nessas condições que nem sempre avisem quando vão entrar pela porta de trás. Foi em um desses momentos, que uma senhora estava entrando pela porta de trás e ambos, cobrador e o motorista, não a viram, que ela caiu nas escadas quando o ônibus deu a partida. Iniciou-se um grande alvoroço, as pessoas tentavam levantar a idosa do chão com as suas sacolas que se espalharam por todos os lados.

Após o ocorrido, o motorista parou o ônibus no acostamento pulou a roleta e foi socorrer a senhora que estava no chão. Perguntou se ela havia se machucado e se queria que a levassem para o hospital, pediu muitas desculpas e disse que não a viu subindo as escadas o cobrador teve a mesma atitude. Saiu do seu lugar e foi se desculpar pelo acidente.

Em poucos momentos eu presenciei situações em que idosos não tiveram seu direito respeitado, como os assentos prioritários ou a gratuidade. Mas presenciei algumas idosas fazendo queixas dos outros passageiros. Certa vez a senhora que havia acabado de entrar no ônibus, começou a reclamar porque um dos assentos prioritários estava sendo ocupado por uma mãe muito jovem com uma criança de colo. Depois que outro passageiro cedeu o lugar, ela permaneceu dizendo: “*Nessa idade nem deveria ser mãe, deveria estar lavando um tanque de roupa suja*”.

Esse tipo de comentário geralmente partia de pessoas mais velhas, assim como reclamavam das crianças quando choravam e dos corredores lotados em horários de pico, muitas reforçavam essa imagem de mulher/mãe que não condiziam com a realidade das mulheres mais jovens.

Em um dia atípico de inverno em que a temperatura estava muito alta, o ônibus não tinha ar condicionado e ficou parado por alguns minutos em um engarrafamento, isso gerou um desconforto na criança de poucos meses que começou a chorar muito alto. A mãe tentava acalmá-lo de diversas maneiras, distraía-o com brinquedos, chupeta, balançava-o devagar, mas nada cessava seu choro. Foi quando sua amiga que estava sentada ao lado se pronunciou dizendo: “*ele quer peito né? Iria resolver*”. Imediatamente a mulher respondeu: “*quer sim*”.

tadinho, mas não vou tirar meu peito para fora dentro do ônibus, é muita gente e fica exposto. Em casa ele mama”.

Com isso, a criança permaneceu chorando por alguns minutos e quando percebi uma senhora estava reclamando com seu marido que na “*época dela*”, as mulheres não saíam para as ruas carregando crianças muito pequenas, pois sempre incomodavam em espaços públicos. Ao mesmo tempo, na rodoviária, uma senhora que passava para pegar o ônibus apontou para uma mãe que amamentava o filho sem cobrir os seios. “*Tem mulher que se aproveita da necessidade de mamar da criança para ficar pelada na rua*”. Comentou a senhora com a amiga na fila.

Percebi que havia uma hostilidade com as mulheres vistas como “vulgares”, e estas mulheres estão sob a mira de julgamentos mais intensos do que outras. E suas atitudes estão sempre no limite entre aceitação e a rejeição das outras passageiras, principalmente, das idosas.

Outro episódio em que uma mãe também foi alvo de comentários hostis por parte de outra passageira foi logo depois da Páscoa. O ônibus estava muito cheio e cedi meu lugar para uma mulher com o filho de aproximadamente quatro anos, em seguida ela se ofereceu para segurar minha bolsa e depois de aceitar a gentileza me posicionei de pé na sua frente. O menino conversava com a mãe sobre coisas diversas, mas não sossegava em seu colo. Quando chegamos no bairro Varjão, Maria Cláudia embarcou no ponto da praça e ficou em pé do meu lado. Enquanto conversávamos, a criança começou a se agitar muito no colo da mãe e gritava sem parar. Alguns passageiros tentavam distraí-lo para que se acalmasse, outros já começaram a reclamar e uma senhora que estava sentada no banco amarelo da frente, olhou para trás umas quatro vezes, mas não disse nada.

A criança permaneceu gritando e a mãe estava cada mais desconfortável com aquela situação. Logo em seguida ele começou a pedir o ovo de páscoa que estava na sacola que a mãe carregava. A mulher relutou por alguns minutos até que pensou que poderia ser uma boa ideia para acalmá-lo. No entanto, assim que o ônibus virou a última curva para sair do bairro de Varjão o menino vomitou nos meus pés. Levei um tremendo susto, porque eu não esperava algo assim, mas imediatamente demonstrei que estava tudo bem e peguei a frauda com a mãe para me limpar. Maria Cláudia encarou tudo como uma piada e tentou descontraír o ambiente porque a mãe do menino estava muito envergonhada e não parava de me pedir desculpas. Quando finalmente as coisas estavam sob controle, nós três ouvimos uma senhora comentar

com um outro senhor: “*Criança sem educação é assim mesmo, as vezes alguns tapas resolvem o problema*”.

Assim que ouviu essas palavras, Maria estava prestes a responder, quando a mãe do menino impediu que completasse sua ação.

Não faz isso moça, muito obrigada. Mas não precisa responder, porque nada do que ninguém disser vai ser suficiente para essa senhora parar de reproduzir esse tipo de discurso. Na verdade, isso que ela falou é o que ônibus inteiro está pensando e não tem coragem de dizer. Se eu batesse nele, seria um problema, se eu não bato é um problema, se eu tento acalmar e acontece alguma coisa, estou errada, se eu saísse e deixasse ele em casa? Imaginou o outro problema? Eu não ligo, de verdade, nunca serei a mãe que agrada todo mundo, nenhuma é.

Diante da fala da mulher, Maria fez um sinal com a cabeça indicando que entendia e dando razão as palavras da moça. Afinal, ela também era mãe e compartilhava problemas semelhantes. O recorte geracional era usado como justificativa em muitos casos, e os outros passageiros agiam com naturalidade diante de pequenos conflitos como estes.

Todos os dias estes ônibus carregam uma variedade de pessoas, mas com perfis muito parecidos, salve algumas exceções. Independente da hora podemos encontrar idosos, mulheres bem vestidas, pessoas uniformizadas, crianças de todas as idades, negros e brancos. Mas este dia o curioso foi uma mulher que subiu as escadas do ônibus fazendo barulho com seu salto fino e imediatamente os passageiros olharam, ela estava muito arrumada, não sabia onde iria descer, e também não sabia o preço da passagem.

Além disso, aparentava não ter muita afinidade com o funcionamento do ônibus. Não conseguia girar a roleta no momento certo (quando aparece escrito em verde “passe”), não sabia explicar qual local certo iria descer. Além disso, demorou escolhendo a poltrona para sentar, perguntou se precisava guardar a passagem e quando foi descer não sabia que precisava dar o sinal. Foi uma situação inusitada, alguns ficaram em total silêncio, outros deram risadas contidas, e alguns passageiros comentaram sobre a falta de afinidade daquela mulher com o ônibus.

A mulher, elegantemente, se sentou ao lado de uma senhora e começou a fazer algumas perguntas sobre o local que ela precisava descer. Também perguntou se o local era perigoso e depois disso a idosa não conteve os risos e disse:

Senhorita? De onde você é? Não existe perigo perto do Shopping em Volta Redonda, vocês hoje em dia têm medo de tudo. Aí depois falam que o mundo é perigoso e inventam problemas maiores. Quando vocês decidem andar por qualquer

lugar tem perigo mesmo, quando não andam por lugares perigosos não tem muito com o que se preocupar.

Com um olhar desconfiado e moça sorriu e não fez mais perguntas, apenas finalizou dizendo: *A senhora está equivocada, nós não inventamos problemas, nós só queremos o que é nosso por direito. Tenho motivos para ter medo de andar em qualquer lugar.*

A comunicação entre as pessoas não se dá somente por palavras, mas também pelo corpo através da leitura dos sinais compartilhados nos momentos de interação e a utilização do espaço (LE BRETON, 2009). Deste modo, uma série de sinais atrelados a um comportamento não-verbal daquela mulher ao entrar no ônibus foram suficientes para que os passageiros percebessem um “desconforto” e um não pertencimento ao ambiente. E ao mesmo tempo a idosa fez questão de posicionar a mulher no “lugar dela”. Dizer que “*hoje em dia as mulheres tinham medo de tudo e inventavam problemas*”, remetia ao fato dela não concordar que as mulheres lutassem pela presença de seus corpos nas ruas. Tudo isso atrelado com a aparência de uma mulher provavelmente de classe mais alta, que não estava acostumada a pegar ônibus e por isso não deveria circular pelos lugares em busca de “problemas”.

A experiência vivida possui um grande peso na forma de uso do corpo no espaço público. As mulheres aprendem através da experiência que é “inadequado e potencialmente perigoso não estar atentas ao ambiente ou não se preocuparem com suas atitudes nos espaços públicos” (SIQUEIRA, 2015, p. 25).

Pensando sobre a afirmativa das idosas quando se referiam ao comportamento das mulheres mais jovens nos espaços públicos, observa-se uma perda da agência de seus corpos no âmbito político para as diversas formas do poder instituído, que não as dão visibilidade enquanto indivíduos. Apesar dos avanços em relação às lutas feministas pelo direito sobre o próprio corpo, o poder exercido pela sociedade civil ainda subjuga o corpo das mulheres de forma que este ainda não lhe pertence por completo (WOLF, 1992). A meu ver quando esse recorte é visto por uma perspectiva geracional, implica na presença de formas de sociabilidades diferentes e em tempos diferentes. Sendo assim, os debates sobre o corpo da mulher não chegam para todas da mesma forma e isso ficou visível em diversas situações cotidianas dentro dos ônibus.

A meu ver a imagem dessas mulheres ainda é atravessada por um conservadorismo que não desapareceu nesse processo de “saída de casa para as ruas”; deste modo, seus corpos não lhe pertencem integralmente e são atrelados a condutas morais pré-vigentes. “*Mãe não se*

comporta assim”, “*Mulher direita não se veste desse jeito*”, “*Falar alto é coisa de puta*”, “*Porque ela está sozinha? Cadê o marido dela*”, eram frases comuns de serem ouvidas.

A autora Sônia Calió (1991) traz a categoria gênero para a ideia de segregação, direito à cidade, e explica que a revolução urbana nos estudos precisa incorporar as análises de gênero, pois cotidianamente a cidade sustenta condicionamentos sociais que oprimem as mulheres. Por exemplo, as dificuldades de acesso, veladas ou não, às "oportunidades sociais", as restrições que sofrem na sua mobilidade com agressões explícitas ou implícitas e o uso que se faz do seu corpo como objeto sexual.

3.2 Ônibus, corpos e moralidade

O código de etiqueta reorganiza o espaço interacional das pessoas no urbano podendo causar estranhamentos. Esses códigos de moralidade que variam de acordo com a cultura dos lugares, estabelecem um espaço interacional de tensões entre o público e o privado que põe em xeque a etiqueta tradicional, de onde emerge uma nova sensibilidade sob o comportamento das mulheres.

Para pensar algumas das questões apresentadas anteriormente, trago Koury e Barbosa (2015, 2017, 2018) que promovem estudos em torno da ordem moral dominante pelo exercício arriscado de administração de escândalos e situações cotidianas. E Werneck (2013) que reflete sobre o papel da agência como dispositivo morais que regulam, ações e situações cotidianas.

O ônibus também é um lugar de disputas morais, de estratégias de sobrevivência e de luta pela afirmação da individualidade, mesmo que no âmbito de um sentimento de opressão mútua.

Diante disso Koury e Barbosa (2017) compreendem que:

(...) é através das redes intrincadas de significações existentes e consolidadas em sistemas de moralidades definidoras de regras, direitos, formas de conduta e comportamento, deveres, e que se remontam em estilos de vida, em projeções e sonhos, em ressignificações e em testes de caminhos para abertura de espaços, tentativas de desvio, ou os seus contrários, imposição da ordem e fechamento moral (KOURY E BARSOSA, 2017; p. 3).

Quando fiquei diante dos comentários das idosas acerca de mulheres mais novas, foi possível perceber uma valoração da tradição como regra e responsável pela manutenção da

ordem local. Ao mesmo tempo, mulheres como Maria Cláudia remontam a um estilo de vida baseado em conceitos morais contrários a maioria. Sendo assim, as disputas morais são constantes.

Em outras palavras, se discute como os indivíduos vivenciam e estabelecem significados morais às suas ações e a dos outros em um dado momento cultural e social (KOURY E BARBOSA, 2018).

De acordo com Werneck (2013), embora cada um tenha uma visão particular, todos esses modelos tomam como pressuposto a afirmação dos atores sociais como “agentes competentes”. O ponto central a unir todos esses enquadramentos é que a agência neles é construída, antes de mais nada, como agência moral: o livre-arbítrio que os atores possuem é para julgar.

Fran estava sempre se preocupando com seu comportamento e das outras mulheres. E se sentia livre para julgar o que considerava imoral baseada em valores próprios.

Para elucidar essa questão o autor afirma:

(...) podemos dizer que essa agência moral adquire a forma de um operador lógico, a competência – que ganhará variados nomes em diferentes modelos. Esse operador se distende entre dois sentidos, como dado cognitivo e como forma operativa (...) A abordagem etnometodológica propõe que os atores sociais podem, como vimos, ser entendidos como “agentes competentes”, ou seja, como seres dotados de capacidade de julgamento das ações. As deles e as dos outros (WERNECK, 2013; P. 706)

A competência então, aqui, é uma informação sobre a forma como cada um se constitui como ente social, a partir de uma capacidade de olhar para os lados e, enxergando-se, enxergar os outros, sem com isso ser guiado por alguma força externa determinante.

Werneck (2013) propõe um afastamento da dicotomia agência - estrutura e nos aproxima de princípios explicativos baseados em dispositivos morais que variam de acordo com as situações e demandas dos atores sociais.

Porque, afinal, é perfeitamente cabível que se diga que se fez algo, em um momento, porque algo mais forte que eu, atuou sobre mim ou, em outro momento, porque eu queria fazer e agi como eu bem entendia. Isso, conforme seja melhor, dê mais certo, dizer um ou o outro. Isso permite pensar esses princípios em outra condição, como aparatos de uma caixa de ferramentas moral, isto é, como dispositivos morais (WERNECK, 2013; p. 707).

O dispositivo se torna uma coisa da qual se pode lançar mão, algo que pode ser mobilizado para lidar com as situações cotidianas.

3.3 Imagina não servir nos lugares?

Em diversos momentos, Fran também apresentava uma preocupação constante com o seu corpo e quase sempre essa preocupação girava em torno do corpo de outras mulheres também. Um short mais curto é motivo para comentários ou olhares, comentava sobre o cabelo de outras mulheres, sobre a forma de se sentar, sobre as unhas ou sobre o peso. Se havia alguma conversa um pouco mais alta, era motivo para que falasse: “*muito escandalosa, mulher não pode ser assim não*”.

Entre as três mulheres citadas nessa pesquisa, Fran era mais preocupada com sua aparência. O cabelo precisava estar impecável para sair de casa, as unhas também e sempre demonstrou estar preocupada com a sua postura, com seu peso e com a imagem que passaria para as outras pessoas.

O que prevalecia em sua fala era uma imagem caricata de mulheres que fazem uso de roupas curtas, decotadas e justas, com cabelos muito “chamativos”, o que acentuava por um lado a percepção de independentes, fortes e corajosas, como ela mesma gostava de se enquadrar, e por outro lado, interesseiras e vulgares, como enquadrava as outras mulheres.

“*Eu não sairia assim de casa para ir a lugar nenhum, olha essas roupas exageradas e esse cabelo exagerado, tudo é demais.*” Me dizia Fran quando via uma mulher “fora dos padrões”.

As mulheres que não se enquadram na “expectativa” de outras mulheres, ou tomam atitudes fora do habitual, não seguindo um “modelo” estabelecido entre elas a partir de um código moral existente, são sempre as que não combinam com o espaço, não são boas mulheres e não são bonitas porque não se cuidam. Este código aqui aparece principalmente quando entra em cena os padrões de mulheres midiáticas e das mulheres religiosas como é o caso, especificamente de Fran.

Um dia, ao entrar no ônibus na praça de Arrozal, junto com Fran entraram três jovens que aparentavam ter quinze anos com duas crianças pequenas, estavam com blusas que mostravam a barriga e shorts curtos.

Já falei para minha filha, não é só porque ela é nova que precisa ser vulgar. Tive filho cedo, mas me dou o valor. Nem acredito que essas meninas são minhas vizinhas. Eu já sento longe delas no ônibus para não ser confundida como amiga. Imagina? Nosso corpo é um templo e deve ser bem cuidado e preservado. Olha você? Uma moça jovem e decente, assim como eu era quando tinha sua idade.

Percebe-se que as representações, e os valores sobre o corpo são enraizados social e culturalmente. O ato da mulher não amamentar, pois estaria “expondo seu corpo” é uma atitude comum. Em alguns casos as mulheres cobriam os seios com uma frauda ou toalha da própria criança para amamentar.

Segundo a leitura que Judith Butler (2001) faz, é preciso reconhecer o caráter de escolha pré-reflexiva do gênero, como modo de viver o corpo num mundo de estilos corporais já estabelecidos, definidos segundo regras, tabus e sanções. O corpo é a realidade de início, e só depois vem o gênero, como atividade originalmente que acontece sem cessar, um ato diário de interpretação e reconstrução. A autora afirma que o gênero não é natural e sim uma construção social cuidadosamente elaborada no cotidiano, como parte do aprendizado das regras necessárias para “operar no mundo”, baseado na interpretação social da diferença biológica. A diferença existe, e nos transporta para o âmbito do corporal, da experiência pessoal, em soma, do privado.

Entre as mulheres mais jovens como Fran a aparência era sempre comparada com as mulheres da mídia. Ela estava sempre com o celular em mãos e com a página do Instagram aberta, ora para me mostrar alguma fofoca de amigas próximas, ora para comentar sobre a vida das atrizes de televisão. “*Mara, olha essa roupa da Paola Oliveira, eu adorei*”, “*E esse cabelo da Thais Araújo é meu sonho*”, “*Fernanda Souza emagreceu muito depois da dança dos famosos, você achou também?*”. Os comentários sempre estavam atrelados à ideia de “corpo perfeito” para usar biquíni na praia, às roupas elegantes e à maquiagem impecável.

Essas novas formas de exposição e apresentação do corpo, ligados à mídia, tornaram os “limites aceitáveis” no século XXI perpassados por uma ideia de consumo, não só do corpo ideal, mas também das diversas formas e imposições das indústrias farmacêuticas e de cosméticos/estética. Essas imposições modificam também as experiências das mulheres com seus próprios corpos (BERGER, 2006).

O corpo das mulheres diretamente ligadas à mídia é ainda mais visado, as atrizes, cantoras, modelos são o “exemplo” de beleza e notoriamente o olhar sobre elas é mais enfático. No caso da indústria do entretenimento essa linha, enquanto “o fazer do trabalho”, fica cada vez mais disforme, “o processo de exposição da imagem do corpo da mulher como mercadoria vem se tornando cada vez mais evidente. Assim, o corpo da mulher não a pertence, pois é usado por outros e para outros. Seu corpo passa a ser alvo de outros olhares, de outras restrições; ao ser usado como ideal, esse corpo deve ser mantido de certa forma,

aparelhado e remodelado segundo um padrão de consumo, e não enquanto uma vontade única da mulher (ANTUNES, 2002).

Para a antropóloga Mirian Goldenberg (2010), o poder exercido pela imagem midiática diante dos indivíduos, em especial das mulheres, faz com que sejam “contaminadas” pelas exigências transmitidas pela mídia, acreditando que, para serem belas, o corpo precisa estar com as características impostas como belas, caso contrário, estarão fora dos padrões de beleza e, portanto, excluídas socialmente.

Nos anos de 1970, a magreza das modelos foi determinante, tornando-se objeto de desejo das mulheres da época. Nesta mesma época, no Brasil, se buscava mais a liberdade da expressão, do que mostrar a beleza de corpos saudáveis. Neste mesmo período, a atriz Leila Diniz, que estava grávida, exibiu-se em um biquíni, causando um escândalo para os padrões daquela década (GOLDENBERG, 2010). Mesmo assim, ela lançava moda. Deste modo, é possível verificar que a nudez, a sensualidade, o corpo exposto, ficam mais aceitáveis enquanto formas artísticas, porém esse mesmo corpo nu “fora dos palcos” ou “fora das mídias” é tachado e julgado. Ao elogiar as mulheres da televisão, várias estavam com roupas curtas e cabelos extravagantes e mesmo assim Fran não as julgava como vulgares ou imorais.

Na percepção de Novaes (2011) a “exposição” das mulheres, no século XXI traz novas considerações sobre o corpo, um olhar de certa forma mais brando quando se trata do exercício do poder sobre esse corpo, não só individual, mas social também, e que ressignifica a experiência das mulheres, sua sexualidade e principalmente as fazem defrontar com uma outra forma de coerção: a imagem. A imagem do corpo, refletida não só no espelho, mas nas revistas, jornais e, com a explosão da internet no início do século XXI, nas redes e mídias sociais. A sociedade brasileira que outrora somente visualizava utopicamente o corpo e o comportamento ideal, agora possui em diversos formatos a imagem literal desse corpo. Ao mesmo tempo, explica o peso dessa nova forma de dominação do corpo em uma sociedade imagética, em que o sujeito é definido por sua aparência. Então, não há como desconsiderar o sofrimento decorrente de todas as regulações sociais que incidem sobre o corpo – sobretudo o feminino.

Fran sempre frequentava salões de beleza para fazer as unhas e para manutenção do mega *hair*, quando (por alguma adversidade) não conseguia colocar o cabelo, usava um turbante no cabeça (mesmo em dias quentes) e evitava ir a alguma festa, por exemplo. Me

dizia: *“Eu não me sinto mulher sem meu cabelo ou se ele estiver mal arrumado, prefiro nem sair de casa”*.

Nesse caso, a mulher passa a ser responsabilizada por sua imagem, e cobrada por ela, reforçando assim estereótipos e construções de gênero. Ela incorpora que uma das suas responsabilidades, enquanto mulher, é estar bonita.

A autora Mirela Berger (2006) nos apresenta como o horizonte da relação das mulheres com o corpo desemboca em uma relação direta com sua autoestima e como esta é vista de maneira central no processo de construção da identidade feminina. Explica que, embora essa autoestima esteja ligada fundamentalmente a sentir-se bem consigo mesma e com seu corpo, ela não deixa de remeter à sociedade mais ampla, já que em grande medida a busca por esse corpo ideal e aceitável é construído socialmente através de padrões estéticos determinados por uma indústria midiática fortemente presente. O corpo seria como um indicador, uma marca social, pois se a mulher é bonita, revela que é bem resolvida e bem-sucedida.

Ao atentar para a valorização do corpo e da beleza, Del Priori (1993) afirma que existe um limite estreito entre a cosmética saudável, aquela capaz de aliviar males e doenças, e a cosmética para “embeleazar”.

A exemplo disso trago uma situação em que a roleta do ônibus desencadeou comentários entre esse limite do belo/estético e do “saudável”. As roletas desses ônibus seguem um tamanho único e esse tamanho não é adequado a pessoas gordas. Por diversas vezes isso causa constrangimentos e se torna alvo de comentários nada discretos. Em uma tarde chuvosa eu e Fran estávamos voltando de Volta Redonda e uma mulher gorda entrou no ônibus e percebeu que havia entrado pela porta com a roleta, e geralmente elas entram pela porta que não tem a roleta. A mulher, ficou alguns segundos pensando em como resolveria, foi quando o motorista, ao perceber a situação, pediu para que ela desse a volta entrasse pela outra porta.

O fato de não conseguir passar pela roleta/catraca como as outras passageiras gerou um constrangimento e quando o ônibus ficou cheio o último lugar que foi preenchido foi ao seu lado. Imediatamente Fran me olhou e cochichou. *“Está vendo Mara? Não tem como viver bem assim, além de não ter saúde não serve no ônibus. Imagina não servir nos lugares? Deus me livre”*.

A opressão é algo imposto, um fator cultural que se expressa de várias maneiras, independe do grau de desenvolvimento e de acordo com cada lugar (MATOS & LOPES, 2007). Esta situação não se tratava de falar necessariamente sobre estética e padrão de beleza. Fran compreendia o corpo da mulher gorda como um “desleixo” social. Para ela, era um problema ter que olhar para um corpo grande, com roupas pouco luxuosas e ainda esperar que ela resolvesse seu problema com a roleta do ônibus. Em nenhum momento ela pensou sobre o fato do tamanho roletas e dos bancos serem a verdadeira causa daquela situação e sim, o descuido da mulher com o seu corpo que não era “belo” e tão pouco “saudável”.

A cultura, que se apresenta de forma majoritária, vem transmitindo, como valor desejável, a obtenção de um físico magro e, hoje, o corpo tornou-se objeto de estudo nas mais diversas áreas que compõem o conhecimento científico na sociedade. No entanto, a imagem corporal está associada ao conceito que o indivíduo tem de si. Ele sofre influência do meio em que vive, e esta imagem corporal envolve aspectos afetivos, cognitivos, sociais, culturais, tendo o processo de desenvolvimento sido influenciado pelos determinantes da cultura. Estes vão mudando à medida que os valores, normas e comportamentos sociais, também, sofrerem mudanças (GARRINI. 2007).

Em nenhum momento Fran aceitou minhas colocações quando tentei explicar que a questão não era uma pessoa ser gorda e sim a estrutura inacessível dos ônibus. Também tentei conversar um pouco sobre padrões culturais, mas quando ela enjoava do assunto ficava em silêncio e olhava para a janela do ônibus.

Tão logo, percebo que o silêncio de Fran significava uma discordância com as questões que eu estava apresentando. Cabe lembrar que eu e Fran também estávamos falando de diferenças entre os corpos masculinos e femininos e isso ficava explícito através da maneira como os sujeitos dessa pesquisa se relacionavam. As mulheres possuem posturas ideais, corpos ideais e devem agir nos espaços de acordo com essas demandas pré-estabelecidas. Enquanto isso os homens só não podiam deixar de trabalhar, e qualquer questão que não estivesse relacionada a isso era completamente compreensível.

Sonia Calió (1991) atenta-nos para essas definições de gênero, que diz respeito à dimensão socialmente construída do feminino e do masculino. Ou seja, ao conjunto de regras segundo as quais as sociedades transformaram as condições biológicas da diferença em verdadeiras normas sociais. Assumir a categoria de gênero significa identificá-lo a partir dos

vários espaços onde ele se constrói inclusive dentro dos ônibus, que trazem à tona a relação de gênero também como uma relação de poder.

Em nossas conversas Fran definia bem as diferenças entre homens e mulheres. E me mostrou alguns *memes* no celular que ela recebia em grupos do *WhatsApp*, nos quais a legenda estava relacionando as imagens com mulheres feministas. “*Olha essa mulher cabeluda com pelos embaixo do braço pintados de rosa. Nenhuma necessidade Mara, isso é uma piada, homem cabeludo eu entendo, agora mulher fica complicado aceitar*”

Ao mesmo tempo ela me explicava:

Um dia eu vi na televisão uma manifestação de mulheres nas ruas, acho que era em São Paulo, todas parecendo homens, cheias de pelo, mostrando o peito, querendo andar sem camisa. Mulher não precisa disso, quer direitos é só fazer como eu, buscar independência. Se eu consegui sem precisar dessas coisas, porque elas não podem conseguir?

Ela começou esse assunto depois de ver uma jovem que aparentava ter dezoito anos levantando os braços para dar o sinal do ônibus. Ao observar que suas axilas não estavam depiladas, ela começou a relacionar mulheres feministas com “*desleixo*” do corpo. Depois disso tentou me convencer de que meninos devem ser criados como meninos e meninas como meninas. Deste modo seguiríamos o “*ciclo normal da vida perante aos olhos de Deus*”.

Dias antes disso tudo, Fran havia me dito que não deixava a neta Manoela jogar futebol e não podia brincar com nenhuma outra “brincadeira de menino”. A maioria dessas questões ela atribuía “à vontade de Deus” e outras questões ela só dizia serem certas ou erradas, não necessariamente relacionando a Deus, mas sim aos novos comportamentos das mulheres que segundo ela, não queriam mais ser femininas.

3.4 Da cantada⁹ ao assédio

Nesta parte do trabalho as discussões giram em torno do enfrentamento das mulheres diante dos limites que separam a cantada do assédio, bem como pensar alguns efeitos de uma estrutura social que coloca a mulher em um estado perene de insegurança corporal, elas existem primeiro pelo, e para, o olhar dos outros, ou seja, enquanto objetos atraentes e disponíveis.

⁹ Geralmente esse termo é utilizado pelas mulheres que participaram dessa pesquisa para referir-se aos homens que tentam alguma aproximação indesejada. Porém, nem sempre o termo é utilizado para situações como assédio sexual, algumas entendem como elogio e nada mais.

Para isso, Pierre Bourdieu (1999) compreende que o corpo feminino é um “corpo-para-o-outro” objetificado pelo olhar e pelo discurso dos outros. A relação da mulher com o próprio corpo não se reduz à autoimagem corporal, ou seja, a estrutura social desta relação está na interação, nas reações, na representação que um corpo provoca no outro e como essas reações são percebidas.

Nesse sentido, seus corpos, muitas vezes são postos em situação de vulnerabilidade. Era comum que alguns motoristas apagassem as luzes de dentro do ônibus para enxergar melhor a estrada. Nos trabalhos de campo à noite ficou notório o desconforto de uma mulher que estava sentada ao meu lado. Apesar de nenhuma das passageiras terem se pronunciado dizendo alguma coisa, elas seguraram as bolsas e mochilas mais perto do corpo, posicionaram-se nas poltronas de maneira diferente, olharam para os lados com mais frequência e algumas até guardaram os celulares.

Para elucidar melhor essa questão, uma pesquisa do Datafolha realizada em outubro de 2015 na capital paulista, já apontava o transporte público como o local onde mais ocorrem casos de assédio sexual, e as maiores vítimas são as mulheres. Elas são a parcela da população que mais sofre com o medo do roubo, do ataque e do assédio no transporte público, o que acaba por restringir seu uso e sua mobilidade, por serem mais vulneráveis a essas situações do que os homens.

Certa noite, o ônibus que eu estava era composto, em sua maioria, por homens uniformizados indo em direção a CSN – Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda. Eu me sentei ao lado de uma mulher e iniciei uma conversa, tínhamos no mínimo 40 minutos até o destino dela. *Eu não aguento mais, é meu último ano de faculdade, ainda bem! Estudar e trabalhar me cansa e é perigoso para mim*, diz Mariana.

Me explica que, se o ônibus estiver mais vazio, ela escolhe a pessoa que vai sentar ao lado, se for alguém “mal-encarado” ela prefere ficar em pé. Chegar mais cansada no trabalho ou na faculdade não pareceu um problema diante da possibilidade de sentar ao lado de algum homem “estranho” e estar passível de sofrer alguma violência.

Nesse momento me recordei de todas as vezes que fui aconselhada a não sentar ao lado de homens dentro dos ônibus, ainda mais em viagens longas em que eu, eventualmente, fosse dormir. Além disso, aprendi a não sentar atrás da poltrona mais alta do ônibus porque é muito escondida, e também, a ficar atenta nos corredores em horários de *rush*. Conselhos que sempre me acompanham e também aparecem no discurso das passageiras desse ônibus.

Peço mais detalhes sobre o seu trajeto e o meio da conversa ela diz que recebe muitas *cantadas*, mas essa foi o pior:

Um dia, saindo da faculdade eu peguei o ônibus como de costume, mas dessa vez sentei atrás do banco alto, havia um homem ao meu lado, não gostei da cara dele, mas achei que seria bem estranho trocar de lugar. Fingi que não estava vendo e coloquei o fone de ouvido. Alguns minutos depois ele puxou assunto, mesmo percebendo que eu não queria falar. Eu ia respondendo bem seca, mas ele ignorava a minha falta de vontade. Então, ele começou a fazer elogios ao meu cabelo, minhas unhas e ao meu rosto, até elogiar minhas pernas. Fiquei com muita raiva e troquei imediatamente de lugar, e ouvi ele sussurrando que eu era metida, mas era gostosa.

Importante ressaltar que a Assembleia Geral das Nações Unidas, no ano de 1995, sobre “Eliminação da Violência contra as Mulheres”, passou a utilizar o termo “Violência de Gênero ou violência contra as mulheres” para se referir a “todo e qualquer ato de violência motivado no pertencimento ao sexo feminino, que tenha ou possa vir a ter como resultado físico ou psicológico, para as mulheres”. Este conceito abrange inclusive os atos de coação ou privação arbitrária da liberdade de mulheres.

A Câmara Municipal de Niterói/RJ aprovou em 2017 o primeiro projeto de Lei que obriga empresas de transporte público coletivo a fazer campanha permanente contra o assédio sexual. A campanha consiste em ações afirmativas, educativas e preventivas ao assédio sexual e violência contra a mulher, sofridos no interior destes veículos.

Desta forma, a Lei 3.321/2017 destaca que "deverão ser fixados, pelas empresas de transporte coletivo e pelo poder público, adesivos nos terminais de transbordo do transporte coletivo e no interior dos veículos [...], contendo orientações acerca das medidas a serem adotadas pelas vítimas de assédio sexual [...] para identificação do agressor e para efetivação da denúncia perante as autoridades competentes".

Nesse sentido, o SETRERJ – Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro, apoiou a campanha dispondo-se a instalar cartazes de conscientização em 700 ônibus que circulam pela cidade. O projeto obriga as empresas de transporte coletivo, em parceria com setores públicos ou instituições não governamentais de defesa dos direitos das mulheres, a realizar a capacitação e treinamento dos trabalhadores sobre como agir nos casos de abuso sexual contra mulheres. Além disso, câmeras e aparelhos de GPS (caso existam) deverão ser disponibilizados para a identificação do agressor.

Diante de medidas como estas, percebo maior visibilidade e a necessidade dessas discussões nos espaços públicos. Nos ônibus de Piraí também existem esses cartazes colados,

então, decidi escolher alguns dias e horários para perguntar para mulheres com perfis diferentes o que elas achavam do cartaz “Assédio é Crime, Denuncie”.

Das 25 mulheres que conversei somente para perguntar o que achavam do cartaz sobre Assédio no ônibus, 12 disseram ter sofrido assédio na vida (usando a palavra assédio e explicando-o como uma forma de violência), 9 entendiam como cantadas (uma forma de violência, mas não tão pesada como achavam que deveria ser para ser considerada como assédio), 2 associaram a cantada a um elogio e disseram que dava até um “*Up* na autoestima”, 1 disse nunca ter sofrido assédio e 1 disse que se sofreu assédio, nunca percebeu¹⁰.

Mariana relata um outro momento que também considerou um absurdo, mas não se sentiu capaz de agir de forma mais “imponente”:

Uma vez, enquanto eu passava pelo corredor do ônibus para procurar um espaço para ficar, um homem mexeu comigo e depois me seguiu até o local que escolhi para ficar de pé, estava bem apertado. Fiquei com medo daquilo e voltei tudo que eu tinha andando e fiquei ao lado do trocador. Ele notou minha cara de assustada e perguntou se tinha acontecido alguma coisa. Eu disse que eu estava com medo do homem tentar algo ou de descer no mesmo ponto que eu. Coisa do tipo. O trocador simplesmente me olhou e disse que devia ser impressão minha e que homens dão cantada mesmo. Ele disse: “Fica tranquila é normal. Nada vai acontecer com você”. Fiquei *alí*, calada e com raiva dos dois e de mim.

A autora Mariana Duarte (2017) atenta-nos para a problemática de que a sociedade considera desculpável que os homens se descontrolam perante a rejeição de uma mulher ou a possibilidade da perda do acesso à mulher. Este desconforto, frustração e potencial comportamento agressivo de alguns homens perante um não da mulher remetem-nos para as questões relacionadas ao consentimento e da masculinidade, que são centrais para descodificar as raízes do assédio e da violência de gênero no geral. “Um dos componentes da masculinidade à crença de que assediar é um elogio”.

Culturalmente, como bem destaca Del Priore (1999), estabeleceu-se o consenso de que certos assuntos da vida cotidiana devem ser tratados em “voz baixa”, devem ser “sussurrados”. Bons exemplos encontram-se nos temas referentes ao assédio.

¹⁰ Entre as 12 mulheres que disseram que já sofreram assédio, 9 eram mulheres negras. Entre as 9 que receberam cantadas, 7 eram mulheres negras. Totalizando 16 mulheres negras que passaram por episódios de assédio ou cantadas. Todas com idades entre 18 e 31 anos. Esse corpo é ainda mais vislumbrado, explorado e sexualizado, o corpo das mulheres negras carrega ainda mais estigmas, tão logo, para compreender as diversas experiências das mulheres com seu corpo/sexualidade é preciso atentarmos para o recorte de raça. (interseccionalidade que deve ser levada em consideração, apesar de não ser o foco desta pesquisa).

A discussão deste tema tão contundente iniciou-se, nos anos 70, com as feministas norte-americanas, da Universidade Cornell. Foram elas as primeiras a criar uma expressão que definia a conduta (permeada de ameaças ou promessas) de um superior hierárquico sobre sua funcionária, associada a interesses sexuais, descrevendo-a como assédio sexual (Calil, 1999).

Para Giddens (1993), o assédio sexual enquadra-se, portanto, na modalidade de violência, sustentada, sob determinados aspectos, pela própria cultura, uma vez que ainda hoje convivemos com um padrão duplo de orientação sexual, onde, tradicionalmente, as mulheres devem conter a sua sexualidade e, em contrapartida, os homens são considerados como possuidores de uma necessidade de variedade sexual para sua saúde física. Das palavras do autor:

O controle sexual dos homens sobre as mulheres é muito mais do que uma característica da vida social moderna. À medida que esse controle começa a falhar, observamos mais claramente revelado o caráter compulsivo da sexualidade masculina – e este controle em declínio gera também um fluxo crescente da violência masculina sobre as mulheres (GIDDENS, 1993; p. 11).

Maria Cláudia foi a única das três interlocutoras que apresentou relatos sobre assédio e utilizando o termo assédio e não cantada como Fran e Lúcia.

Um dia chegou um bilhete na agenda de escola do meu filho dizendo que o João estava tentando beijar as amiguinhas de sala a força e todas as brincadeiras eram assim. Lembro-me bem de dizer para ele que isso não se faz, que deve respeitar as mulheres. Algumas amigas disseram que eu estava exagerando por que ele é muito criança e não fazia por mal. Por isso que a sociedade cria homens machistas assediadores, porque eu não sei em que momento é o certo se não for desde pequeno.

Esse relato de Maria me fez lembrar do dia em que eu passava na rua e um menino pequeno soltou a mão do seu pai, saiu correndo e deu um tapa por baixo do meu vestido. Imediatamente eu olhei para trás e o pai estava rindo. Esperei que ele chegasse mais próximo de mim e disse que ele deveria ensinar ao filho um pouco de educação e respeito com o corpo das mulheres. Ele me respondeu sem mais delongas: *esse é meu filho mesmo, desde pequeno já sabe o que é o bom da vida. É instinto moça, mas me desculpe*. Encerrou sua fala em meio a gargalhadas e eu continuei andando.

Quando Maria diz que cria o seu filho para respeitar as mulheres, ela afasta qualquer naturalidade em torno de um “instinto masculino” atuando sobre seu filho e entende que esse é um processo de construção que deve ser trabalhado desde a infância. Ao contrário do pai

que encontrei na rua, que justifica o ato do filho como uma condição natural simplesmente por ser homem.

Na faculdade Maria me contou que já sofreu assédio por parte de um professor que ela pediu revisão de prova.

Eu estava no meu primeiro período. Ele me disse que poderia pensar no meu caso se eu pensasse sobre o caso dele. Fiquei pasma por alguns minutos, e demorei decifrando a frase, “como assim pensar no caso dele?” Sempre leio sobre casos de assédio no ambiente de trabalho, na rua, no transporte e nas universidades. Mas nunca achamos que seremos vítimas. Nesse dia eu me fiz de desentendida e só fui embora, mas até hoje eu espero uma gracinha dessas por parte dele ou por parte de qualquer outro professor de novo, e eu denuncio como assédio.

Diante de situações como estas, a campanha de combate ao assédio sexual em espaços públicos, nascida em 24 de julho 2013, a “Chega de Fiu Fiu” foi lançada pelo Think Olga. Contaram com 7.762 participantes e 99,6% delas afirmaram que já foram assediadas. Na rua (98%), no transporte público (64%), no trabalho (33%), na balada (77%), em lugares públicos: parques, shoppings, cinemas (80%).

Quando conversávamos, especificamente sobre o assédio, Maria levava o assunto bem a sério. Um dia me mostrou algumas páginas que ela seguia no Instagram que as postagens estavam relacionadas a questões feministas e empoderamento das mulheres. Conversamos sobre o filme “Eu não sou um homem fácil” que indiquei para ela logo depois que assisti. O filme trata de maneira descontraída sobre situações em que as mulheres são assediadas, diminuídas e tem seus corpos objetificados. Quando o mundo inverte os papéis, as mulheres passam a tratar os homens do mesmo jeito que elas eram tratadas, e a trama gira em torno do ator principal sofrendo com as violências de gênero que ele nunca se preocupou em pensar.

As mulheres daqui tem a mania de achar que assédio é diferente de cantada. Para mim é a mesma coisa, mas algumas entendem que cantada é algo inocente e que não fazem por mal. Já ouvi até dizerem que é uma forma de elogio. Eu espero que sejam poucas que pensam desse jeito.

Pude perceber que é comum para muitas mulheres evitarem sair em determinados locais e em determinados horários por medo de sofrer constrangimento, de serem abordada por estranhos, ou mais grave, sofrer abuso sexual. Esse tipo de atitude afeta a liberdade individual das mulheres, e seu direito de desfrutar dos espaços públicos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta dissertação adotei uma perspectiva da Antropologia em movimento com foco no transporte coletivo especificamente nos ônibus a partir do cotidiano das mulheres. Para tratar essas questões dividi a dissertação em três capítulos. No primeiro capítulo dediquei-me em falar sobre a relação dessas mulheres com o tempo de espera e com os locais de parada dos ônibus, como os pontos e a rodoviária. No segundo capítulo há uma análise detalhada dos caminhos a partir das narrativas das mulheres. Tão logo, me atentei para a relação das mulheres com o trabalho e com a família. Situei atividades relativas ao cuidado nas relações sociais dessas mulheres. Posteriormente apontei situações como as fofocas e os rumores nas filas, na rodoviária e nos pontos. Pensei sobre os juízos morais e de alertas sobre situações limites, escandalizadas, e como estas situações constituem uma instituição social importante de controle moral, e como os ônibus são espaços propícios para a circulação não só de pessoas como também de fofocas e rumores.

No terceiro capítulo, abordei uma discussão em torno do corpo e da moral dentro dos ônibus. Trouxe a valoração dos julgamentos em torno do comportamento feminino e como os conflitos eram resolvidos diariamente. A escolha das roupas adequadas e da poltrona certa, por exemplo, nos levaram a pensar sobre esse universo moral atrelado ao corpo feminino. Trouxe a problematização sobre o assédio sexual como uma manifestação da construção social, política e cultural das relações de gênero e foi possível perceber que ainda há uma dificuldade em distinguir os limites para situações de abuso.

Ao longo dessa pesquisa algumas questões ficaram em aberto e abrem caminhos para serem pensadas futuramente. É possível permanecer no entendimento de que mulheres e homens vivenciam os problemas da vida urbana de forma distinta, devido às suas atribuições da vida doméstica e do trabalho, sua participação na vida pública, econômica, dentre outros elementos de distinção para compreender questões mais amplas.

Sendo assim, ainda dentro do tema da mobilidade, é possível explorar melhor os fluxos cotidianos no que diz respeito aos percursos a pé, à circulação multimodal e aos transportes informais, por exemplo. E como todas estas escolhas condicionam a circulação das mulheres e seu deslocamento nas cidades.

A possibilidade de pensar essas mulheres para além do transporte coletivo e como conectam-se trajetos e destinos, não somente enquanto passageiras, mas também como trabalhadoras – motoristas e vendedoras, também pode ser uma tarefa desafiadora.

Uma primeira conclusão, a partir da análise das narrativas e das cenas que presenciei, é que as dificuldades enfrentadas pelas mulheres estão intimamente relacionadas ao gênero e à sua condição de batalhadoras, evidenciando a importância do olhar interseccional. Mas também podemos nos inspirar para discussões em torno dos marcadores de classe e raça, que considero de fundamental importância, principalmente, para pensarmos sobre questões em torno da objetificação do corpo das mulheres negras e pobres e como a sua presença nos espaços causa impactos diferentes.

Por fim, esse trabalho revela faces de um debate maior sobre a circulação das mulheres na cidade, bem como suas interações cotidianas e seus intensos deslocamentos. Um debate à luz de situações e cenas que desembocam um emaranhado de questões.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGIER, Michel. “Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos”. São Paulo: Editora Terceiro Nome. 2011
- ÁVILA, Maria Betânia. “O tempo do trabalho das empregadas domésticas: tensões entre dominação/exploração e resistência”. Tese (Doutorado) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas/UFPE, Recife, 2010
- BERGER, Mirela. “Corpo e identidade feminina”. Tese Programa de Pós graduação em Antropologia - FFLCH – USP. 2006.
- BLANC, Manuela. “Para além das suas fronteiras”: pessoalidade, conduta pública e trajetórias pequeno urbanas. Revista Brasileira de Sociologia da Emoção, v.15, n. 45, p. 78-88, dezembro de 2016.
- BLANC, Manuela. “Aonde ninguém é Zé Ninguém”: a experiência cidadina na pequena cidade, a notoriedade compartilhada e suas as repercussões sobre um modo de vida "urbano". 37º Encontro Anual da ANPOCS, Águas de Lindóia 2013
- BOURDIEU, Pierre. “A dominação masculina”. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999
- BRUSCHINI, Cristina. “Trabalho e gênero no Brasil nos últimos dez anos”. Seminário Internacional Gênero e Trabalho (MAGE/FCC), 2007.
- BUTLER, Judith. “Corpos que pesam: sobre os limites discursivos do ‘sexo’”. In: LOURO, Guacira Lopes (Org.). “O corpo educado: pedagogias da sexualidade”. Belo Horizonte: Autêntica. 2001.
- CAIAFA, Janice. “Jornadas urbanas: Exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro”. 2002.
- CALIÓ, Sônia. “Incorporando a Questão de Gênero nos Estudos e no Planejamento Urbano”. In: *Anais...* 6º ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 1997.
- CALIÓ, S. “Relações de Gênero na Cidade: uma contribuição do pensamento feminista à Geografia Urbana”. Tese de Doutorado. USP. São Paulo, p.50, 1991.
- DEL PRIORE, Mary. *Ao Sul do Corpo – condição feminina, maternidade e mentalidades no Brasil Colônia*. Brasília: Edunb, 1993
- ELIAS, Norbert & SCOTSON, John L. (2000). “Os estabelecidos e os outsiders”. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. (2000).
- ELIAS, Norbert. “Sobre o Tempo”. Rio de Janeiro: Jorge Zahar 1984.
- EVANS-PRITCHARD, E.E. “Os Nuer”. 1974.
- FALQUET, Jules. “Repensar as Relações sociais de sexo, classe e “Raça” na globalização neoliberal”. 2008.

- FONSECA, Claudia. Família, Fofoca e honra. Porto Alegre: EdUFRGS. 2000.
- GOFFMAN, Erving. “Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada”. 4ª edição. Rio de Janeiro: Ed. Guanabara, 1998.
- GOLDENBERG, Mirian. “O corpo como capital: estudos sobre gênero, sexualidade e moda na cultura brasileira”. São Paulo: Estação das Letras e Cores, 2010.
- GUEDES, André Dumans. “O trecho, as mães e os papéis. Etnografia de movimentos e durações no norte de Goiás”. São Paulo: ANPOCS; Rio de Janeiro: Garamond, 2013.
- HARVEY, D. “A condição pós-moderna”. São Paulo, Loyola, (Tradução Adail V. Sobral e M. Stela Gonçalves). 1992.
- HIRATA, Helena. “Emprego, responsabilidades familiares e obstáculos sócio-culturais à igualdade de gênero na economia”. Revista do Observatório Brasil da Igualdade de Gênero. Brasília: Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres, 2010.
- KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro e BARBOSA, Raoni Borges. “Espetacularização e Apropriação Moral: Disputas morais, vergonha e desgraça em um bairro periférico da cidade de João Pessoa” – PB. Revista ANTHROPOLOGICAS 2018.
- KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro “Quebra de confiança & conflito entre iguais. Cultura emotiva e moralidade em um bairro popular”. Coleção Cadernos do GREM, n. 9, Recife: Bagaço; João Pessoa: Edições do GREM . 2016.
- KOURY, Mauro Guilherme; BARBOSA, Raoni. “O papel da fofoca nas sociabilidades urbanas de pequena escala: cultura emotiva e moralidade no pequeno urbano”. 2017
- LE BRETON, David. “As paixões ordinárias - Antropologia das emoções”. Petrópolis, RJ: Vozes 2009.
- LEAL, F. Andréia. “No peito e na Raça” - a construção da vulnerabilidade de caminhoneiros: um estudo antropológico para HIV/AIDS no Sul do Brasil. Porto Alegre. 2008
- LYRA, Luna Esmeraldo Gama. “Por onde caminham as mulheres? Um estudo sobre os percursos cotidianos de mulheres diaristas em Belo Horizonte”, 2017. Maceió, Alagoas, 2015.
- MACHADO, T. C. “A cidade das mulheres feministas [manuscrito]: Uma cartografia de Goiânia em perspectiva interseccional e da diferença”. Tese (doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2016.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor. “Quando o campo é a cidade”. In: Magnani, J. C. e TORRES, L. L. (Orgs.) Na metrópole – Textos de Antropologia Urbana. São Paulo: EDUSP, 1996.
- OJIMA, Ricardo (et. al) “O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil”. São Paulo, v. 12, n. 24, pp. 395-415, jul/dez 2010

PIRES, L. “Esculhamba, mas não esculacha! – uma etnografia dos usos urbanos dos trens da central do Brasil”, 2011.

SIMMEL, G. “As grandes cidades e a vida mental”. 1903.

TRAJANO, Filho Wilson. “Outros rumores de identidade na Guiné-Bissau”. Brasília 2000.

URRY, John. “Mobilities”. Oxford: Polity Press, 2007.

VIEIRA, Bianca. “Mulheres negras no mercado de trabalho brasileiro: um balanço das políticas públicas”. 2017.

WERNECK, Alexandre. “Sociologia da moral como sociologia da agência”. RBSE – Revista Brasileira de Sociologia da Emoção, v. 12, n. 36, pp. 704-718, Dezembro de 2013.

WOLF, Naomi. “O mito da beleza: como as imagens de beleza são usadas contra as mulheres”. Rio de Janeiro: Rocco, 1992.