Divisão sexual e racial do trabalho, cotidiano e mobilidade de mulheres: contribuições do feminismo interseccional

Sexual and racial division of labor, daily life and mobility of women: contributions of intersectional feminism

Maria da Graça Costa; Antonio Alves Filho; Jáder Ferreira Leite; Candida Maria Bezerra; Magda Dimenstein; Larissa Alves do Rêgo

Universidade Federal do Sul da Bahia
mariaggomes@gmail.com
Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Resumen. Objetivou-se analisar os efeitos produzidos pelo trabalho reprodutivo no cotidiano e nos padrões de mobilidade de mulheres. Metodologicamente foi realizada observação participante do cotidiano de mulheres moradoras de uma comunidade da cidade de Natal/RN, Brasil, e entrevistas semiestruturadas, sendo 08 de modo virtual e 02 de forma presencial. As entrevistas foram transcritas e categorizadas de acordo com a análise de conteúdo temático-categorial. A partir da perspectiva teórica do feminismo interseccional identificou-se que os padrões de deslocamento e o cotidiano dessas mulheres são moldados pelo trabalho reprodutivo, restando pouco tempo e possibilidades de mobilidade destinada ao lazer. O estudo aponta para a necessidade de futuras investigações interseccionando raça, gênero, classe, território e mobilidade, visando contribuir na formulação de políticas públicas sensíveis à diversidade das necessidades e experiências das mulheres.

Palabras clave. Divisão sexual do trabalho; transporte urbano; racismo; feminismo interseccional.

Abstract. The aim was to analyze the effects produced by caregiving work on women's daily lives and mobility patterns. Methodologically, we carried out participant observation of the daily life of women living in a community in the city of Natal/RN, Brazil, and semi-structured interviews were conducted, eight virtually and two in person. The interviews were transcribed and categorized according to thematic-categorical content analysis. From the theoretical perspective of intersectional feminism, we identified that the patterns of displacement and the daily life of these women are shaped by caregiving work, leaving little time and possibilities of mobility for leisure. The study points to the need for future investigations intersecting race, gender, class, territory and mobility, aiming to contribute to the formulation of public policies sensitive to the diversity of women's needs and experiences.

Keywords. Sexual division of labor; Urban transport; Racism; Intersectional feminism.

Formato de citación. Costa da Graça, Maria *et al.* (2024). Divisão sexual e racial do trabalho, cotidiano e mobilidade de mulheres: contribuições do feminismo interseccional. URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, 14(1), 157-168.

Recibido: 05/05/2023; **aceptado:** 29/10/2024; **publicado:** 30/11/2024
Edición: Ciudad de México, 2024, Universidad Autónoma Metropolitana

Introdução

A mobilidade urbana é experienciada de forma distinta pelos diferentes corpos na cidade. O espaço urbano não só expressa essas diferenças, como as produz a partir da organização social das cidades. Os atravessamentos de gênero, raça, classe, sexualidade, capacidade física e, ainda, a intersecção entre esses marcadores, condicionam, sobremaneira, a forma como os sujeitos habitam e circulam na cidade.

A perspectiva dos estudos feministas sobre a cidade é a de que o planejamento urbano não considera as particularidades de gênero (Isabela Peccini, 2019; Rita Alves, 2021). Estudos como os de Came Guasche e Monstserrat Melo (2012) e María Muñoz e Francisco Gigante (2007) apontam que a oferta e a infraestrutura de transporte público estão fortemente direcionadas para atender demandas que não coincidem com os serviços prioritariamente utilizados pelas mulheres cotidianamente, como saúde e educação, relacionadas ao trabalho do cuidado, socialmente e historicamente atribuído às mulheres.

Isso significa que homens e mulheres desenvolvem diferentes atividades cotidianamente, as quais são desdobramentos de um processo social conceituado, segundo a teoria feminista, por divisão sexual do trabalho (Helena Hirata & Danièle Kergoat, 2007). Por sua vez, as diferentes atribuições e atividades geram distintos perfis de mobilidade na cidade entre homens e mulheres, uma vez que cada um destes grupos realiza atividades diferentes cotidianamente, as quais implicam em distintas formas de circulação

pela cidade. Dessa forma, com base em Claudia Mayorga e Lupicínio Íñiguez-Rueda (2019), consideramos a divisão sexual do trabalho um elemento fundamental para a análise dos padrões de mobilidade observados entre homens e mulheres.

O conceito de divisão sexual do trabalho é caro à teoria feminista pois é uma forma de compreender como a divisão binária de sexo/gênero cria uma generificação do trabalho a partir da hierarquização e da atribuição de características relacionadas a mulheres e homens, aspectos que os tornam mais aptos à realização de funções específicas. O olhar generificado sobre o trabalho define também uma visão dicotômica entre os espaços públicos e privados. O público seria de domínio masculino, do trabalho que se realiza fora de casa, considerado produtivo porque gera renda. A esfera privada seria domínio das mulheres. O trabalho doméstico, do cuidado e de reprodução da vida familiar, quando realizados por mulheres da família são considerados improdutivos pela sociedade, na medida em que se trata de funções não remuneradas, a não ser quando são terceirizadas. Em se tratando de uma forma constituída historicamente de divisão social do trabalho no Ocidente decorrente das relações entre os sexos existe uma "designação prioritária dos homens à esfera produtiva e das mulheres à esfera reprodutiva e, simultaneamente, a apropriação pelos homens das funções com maior valor social adicionado (políticos, religiosos, militares, etc.)" (Hirata & Kergoat, 2007, p. 599). Para as autoras, o conceito de divisão sexual do trabalho amplia a noção de trabalho ao incluir o trabalho profissional e doméstico, formal e informal, remunerado e não remunerado.

Para Luana Souza e Dyeggo Guedes (2016), em função das transformações ocorridas no cenário socioeconômico, das revoluções culturais e a força do movimento feminista no século XX, novas configurações sociais foram surgindo, tornando frágil a dicotomia entre público e privado e o modelo de homem provedor e de mulher cuidadora. Porém, na esfera de reprodução da família, a educação e demais cuidados continuam, em grande medida, sob a responsabilidade das mulheres, sejam elas da família, sejam contratadas para exercerem funções domésticas e de cuidado. Ou seja, as atribuições socialmente definidas para homens e mulheres, no fim das contas, permanecem culturalmente definidas, uma vez que ainda delegam às mulheres as responsabilidades da reprodução social.

Diferentemente da concepção sobre o trabalho que atribui a partir de gênero, geração e raça características que supostamente seriam naturais aos sujeitos, o debate sobre a divisão sexual do trabalho mostra que tais configurações são localizadas historicamente, socialmente e culturalmente. Não se trata somente de uma divisão sexual, mas também racial, sobretudo em uma sociedade marcada pelo racismo estrutural. Para Lélia Gonzalez (2020) não é possível analisar o trabalho sem somar à divisão sexual a divisão racial, constantemente camuflada sob o manto do mito da democracia racial. Na divisão racial do trabalho, a "mulher negra, naturalmente, é cozinheira, faxineira, servente, cobradora de ônibus ou prostituta" (Gonzalez, 2020, p. 69).

No Brasil, as mulheres negras, diferentemente das brancas, sempre circularam no espaço público na condição de trabalhadoras, ocupando postos de trabalho precarizados. Contrariando as explicações universalistas produzidas pelos feminismos hegemônicos sobre as desigualdades de gênero, feministas negras como Lélia Gonzalez e Sueli Carneiro evidenciam que as desigualdades recaem de forma diferenciada a partir das estruturas de poder e desigualdade, em que as mulheres negras compõem o maior contingente da população em condições de vulnerabilidade e de trabalho precarizado no país. Para que as mulheres brancas pudessem entrar no mercado de trabalho formal e ocupar o espaço público, foi necessário que as mulheres negras continuassem a ser precarizadas e que esse trabalho reprodutivo e de cuidado das famílias brancas fosse realizado por elas. Compreender a dimensão racial da divisão sexual do trabalho é essencial para pensar a mobilidade e as formas distintas de circulação das mulheres nas cidades, especialmente quando pensamos sobre as realidades de mulheres moradoras de territórios periféricos.

Thiago Trindade e Íris Pavan (2022), analisaram a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho e seus impactos no cotidiano das mulheres. Apontam para a ausência de discussão na literatura acadêmica

que versa sobre como a divisão sexual do trabalho e a segregação urbana impactam na realização dos trabalhos produtivo e reprodutivo pelas mulheres. Destacam também que este processo de segregação afeta, sobretudo, as mulheres negras e periféricas, mostrando que elas despendem muito tempo do seu cotidiano para realizarem ambos os trabalhos, produtivo e reprodutivo, especialmente em razão dos deslocamentos que precisam realizar.

De forma complementar, Bila Sorj (2016) discute como a divisão sexual e racial do trabalho também define em grande medida a organização social e racial da cidade, impactando sobremaneira na vida das mulheres periféricas. As áreas que concentram a maioria dos postos de trabalho formal estão, em geral, localizadas nos espaços urbanos centrais e as residências da população de baixa renda, composta majoritariamente por pessoas negras, estão concentradas nas periferias. Essa forma de ocupação do espaço impõe a essas/es trabalhadoras/es maiores necessidades de deslocamento, o que compromete muitas horas diárias no percurso domicílio-trabalho-domicílio. As mulheres são particularmente penalizadas, pois, diante dessa configuração urbana, suas opções de trabalho ficam mais reduzidas, porquanto são as principais responsáveis pelo trabalho de reprodução do núcleo familiar.

Considerando as diferentes camadas que o gênero é capaz de refletir na mobilidade urbana, o objetivo deste estudo é analisar os efeitos produzidos pelo trabalho reprodutivo no cotidiano e nos padrões de mobilidade de mulheres, na Vila de Ponta Negra, comunidade localizada na cidade de Natal/RN. Trata-se de uma comunidade periférica, habitada majoritariamente por pessoas negras e que possui baixa oferta de serviços públicos e de mobilidade urbana, como será apresentado à frente.

Partimos da perspectiva teórica do feminismo interseccional para refletir sobre o contexto estudado. A feminista negra estadunidense Kimberlé Crenshaw (2002) propõe que interseccionalidade é uma ferramenta teórico-metodológica potente na medida em que compreende como as múltiplas opressões se intercruzam e se constituem mutuamente e quais os impactos diferenciados dessas encruzilhadas. A lente interseccional nos mostra que as posições que cada indivíduo ou coletivo ocupam socialmente definem em grande medida suas experiências no mundo. Ao mesmo tempo que se apresenta como um aporte teórico e metodológico, a interseccionalidade também nos ajuda a pensar estratégias de enfrentamento às múltiplas exclusões.

Em diálogo com a perspectiva feminista interseccional, propomos o uso do conceito de divisão sexual e racial do trabalho (Gonzalez, 1980, Claudia Nogueira & Raquel Passos, 2020), inspirado no feminismo materialista a partir de uma leitura racializada, que versa sobre a constituição mútua das desigualdades de gênero e raça e seus atravessamentos. Considerando tal debate, buscamos, neste estudo, refletir sobre mobilidade urbana de mulheres a partir da interseccionalidade das dimensões de gênero, raça, classe e território, através do debate sobre o trabalho. O presente texto está organizado em duas partes: na primeira parte abordamos o nosso percurso metodológico onde apresentamos as ferramentas de pesquisa e o contexto etnográfico da comunidade onde a pesquisa foi realizada. Na segunda parte apresentamos os resultados da pesquisa e os eixos de análise que abordam a divisão sexual e racial do trabalho e o lazer e os usos do tempo pelas mulheres.

Percurso metodológico

Trata-se de uma pesquisa qualitativa de base etnográfica, na qual foram utilizados o método de observação participante do cotidiano da comunidade e elaboração de diário de campo como uma ferramenta que permite a apreensão, através da observação das práticas cotidianas e dos diálogos informais, do significado que os sujeitos atribuem à realidade e às suas ações (Menga Lüdke & Marli André, 1986).

A pesquisa foi realizada no período de julho de 2021 a julho de 2022 e, por ocasião do contexto de pandemia de COVID-19, algumas estratégias de pesquisa foram modificadas visando a segurança sanitária

das(os) pesquisadoras(es) e das participantes. Por tal razão, parte da pesquisa de campo foi realizada por meio de ferramentas virtuais. Devido a uma das pesquisadoras ser moradora da comunidade e usuária de transporte coletivo, a observação do cotidiano no território foi possível mesmo em meio a pandemia, respeitando as regras de distanciamento social e uso de equipamentos de proteção.

A escolha da comunidade como campo de pesquisa, deu-se devido às suas características socioespaciais, a pouca oferta de transporte público, e a relativa proximidade dos e das pesquisadoras com o território, considerando o contexto sanitário vigente durante a realização da investigação. Para a realização das entrevistas, foi feito contato com lideranças da comunidade e trabalhadoras da Unidade Básica de Saúde localizada na região, solicitando indicação de possíveis participantes para a pesquisa. Trata-se, portanto, de uma amostra por conveniência. O critério de escolha foi mulheres cisgênero e transgênero maiores de 18 anos, moradoras da comunidade e que aceitassem participar da pesquisa. Em seguida, foi criado um grupo com as moradoras utilizando o aplicativo de mensagens WhatsApp, em que foi pedido que elas relatassem seus desafios e estratégias de mobilidade urbana. Nesse momento, a partir de áudios, relatos escritos e fotos, muitas participantes narraram suas demandas e dificuldades em relação às suas andanças na comunidade e na cidade.

Em um segundo momento, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com 10 moradoras que aceitaram participar dessa etapa da investigação. Oito entrevistas foram realizadas de maneira remota em função do contexto pandêmico, através de ligações telefônicas ou de chamadas pelos aplicativos WhatsApp e Google Meet, a depender da preferência de cada participante. Duas entrevistas foram realizadas de forma presencial, a pedido das entrevistadas, devido à dificuldade de acesso à internet, respeitando-se as regras de distanciamento e medidas de higiene.

O roteiro de entrevistas foi organizado em duas partes. A primeira parte refere-se ao perfil sociodemográfico das entrevistadas, contando com informações sobre raça, sexualidade, idade, escolaridade, ocupação, renda, situação familiar e principais modais utilizados para deslocamento e média mensal de gastos com mobilidade. A segunda parte foi organizada em blocos temáticos: a) cotidiano, trabalho reprodutivo e padrões de deslocamento; b) desafios no deslocamento; c) estratégias de mobilidade.

As falas foram registradas em gravação de áudio para posterior transcrição. Após transcritas, as entrevistas foram categorizadas utilizando a análise de conteúdo temático-categorial que se refere, de acordo com Laurence Bardin (1977, p. 57), a um "conjunto de técnicas de análise das comunicações, visando obter, por procedimentos objetivos e sistemáticos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção destas mensagens".

Foi elaborado um modelo para a sistematização das falas das entrevistadas, levando em consideração as orientações para a condução desse tipo de análise: 1º) realizamos uma leitura preliminar das transcrições a fim de se aproximar de maneira geral do conteúdo trazido; 2º) codificamos o material a partir de indicadores de registro e de contexto escolhidos nas falas; 3º) reunimos esses indicadores em unidades categóricas a partir do entendimento dos indicadores de registro que tinham sentidos e conteúdos semelhantes. As análises foram construídas a partir da literatura feminista negra e interseccional em diálogo com as perspectivas marxistas sobre a divisão sexual do trabalho.

A pesquisa está registrada no Comitê de Ética e Pesquisa da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) sob o número 43360820.0.0000.5537. Foram criados nomes fictícios para manter o anonimato das participantes.

Contexto etnográfico da pesquisa

A Vila de Ponta Negra está localizada dentro de um bairro turístico da cidade de Natal, no Nordeste brasileiro, e é caracterizada pela tradição da pesca, renda de bilro e agricultura, sendo sua população local majoritariamente composta de pessoas negras. O desenvolvimento urbano, ocorrido de forma acelerada a partir da segunda metade do século XX, junto à exploração e especulação imobiliária na região, resultou em mudanças significativas para os moradores da comunidade, em especial, no aumento do custo de vida, na baixa da oferta de serviços públicos, na mudança em relação aos postos de trabalho que passam a ser mais precarizados e informais, aumento de violência urbana e nos níveis de vulnerabilidade da população local (Wilfred Knox & Joana Moura, 2020).

A Vila se caracteriza como um território em disputa entre o setor imobiliário e a população nativa, frente à produção de um projeto neoliberal de desenvolvimento para a cidade. Na Vila coexistem famílias em situação de muita vulnerabilidade e outras com o poder aquisitivo de médio a alto e um grande fluxo de turistas, uma vez que a comunidade está localizada próxima a uma das principais zonas turísticas da cidade, o bairro e a praia de Ponta Negra. Essas "duas vilas", nas palavras de Knox e Moura (2020) "têm realidades e formas de apropriação do espaço diferentes e, portanto, possuem necessidades bastante diversas" (p. 29).

Uma parte da comunidade foi ocupada ao longo dos anos sem planejamento urbano prévio, e tem como características ruas estreitas e não asfaltadas, com pouca iluminação e quase nenhuma calçada nem acessibilidade para pessoas com dificuldades de locomoção, produzindo uma circulação perigosa, tanto para carros e motos, quanto para ciclistas e, principalmente, pedestres. Também são presentes ocupações irregulares e habitações precárias, que não possuem abastecimento de água e saneamento básico, apontando para a situação de elevada vulnerabilidade social de um grande número de famílias no território.

Ao caminhar entre as ruas e vielas da comunidade, percebemos muitas pinturas que retratam moradores/as históricos/as do bairro, em especial, as lideranças femininas. Vemos nessas artes o reforço a uma posição de resistência frente ao contraste dos prédios que compõem o bairro de Ponta Negra e escondem a comunidade, ao mesmo tempo em que há o resgate da identidade negra e luta por parte dos/as moradores/as, em especial aqueles/as que foram nascidos/as e criados/as na comunidade.

A dinâmica socioespacial da comunidade revela sobre o processo de urbanização das cidades brasileiras que não são pensadas para facilitar a circulação de seus habitantes, nem suas demandas e diversidade. As atividades realizadas, em especial, por mulheres pobres, negras e com filhos, dentro e fora da comunidade, demonstram a dificuldade que é ocupar a cidade para além das movimentações trabalho-casa. Apresentamos nos tópicos seguintes os resultados e discussões das questões trazidas a partir da pesquisa.

Resultados e discussão

Foram entrevistadas 10 moradoras da Vila de Ponta Negra, 9 mulheres cisgêneras e uma mulher transgênero com idade variando entre 24 e 60 anos. Entre elas, 6 se declaram negras, 2 como brancas e 2 não quiseram declarar. Em relação à orientação sexual, 5 delas não informaram, 4 afirmaram ser heterossexuais e 1 bissexual. Das 10 mulheres, 6 delas possuem filhos. Em relação ao estado civil, 6 afirmaram estar solteiras, 2 divorciadas, 1 casada e 1 não informou. A maioria, 7 delas, divide moradia com outras pessoas, enquanto apenas 3 afirmaram morar sozinhas. Entre elas, 5 possuem dependentes, isto é, pessoas que dependem delas para se locomover na cidade, variando entre pais (idosos), filhos e netos. Em relação à renda, 4 delas recebem entre 1 e 2 salários mínimos, 3 recebem mais que 2 salários mínimos, 1 recebe menos que um salário mínimo, 1 afirmou não ter renda fixa e 1 não informou sua renda.

Quanto aos meios de transporte utilizados, apenas 1 afirmou utilizar carro próprio, 1 afirmou utilizar moto própria, 4 delas possuem bicicleta, embora não necessariamente façam o uso desta como meio de

transporte. Elas também fazem uso cotidianamente de "bestinhas", vans privadas que funcionam com concessão pública e que fazem trajetos mais curtos e circulam no bairro como uma espécie de malha de transporte auxiliar aos ônibus municipais. As demais mulheres, incluindo as que possuem bicicleta, afirmaram fazer uso apenas de transporte público para se locomoverem no dia-a-dia. Os gastos mensais médios informados por elas com transporte, considerando passagens de ônibus, abastecimento do carro/moto e/ou uso de carros por aplicativos, variaram entre R$ 100,00 (cem reais) e R$ 600,00 (seiscentos reais), sendo que 4 delas não souberam responder.

As entrevistadas indicaram que existe uma correlação entre o transporte escolhido para o deslocamento e o objetivo ou ponto de destino desse deslocamento. Enquanto o ônibus é mais utilizado para o trabalho, o transporte por aplicativo é comumente utilizado nos (poucos) momentos de lazer que foram apontados por elas. Sobre esse tópico é possível levantar a dificuldade de deslocamento por transporte público para além do horário estritamente comercial, questão que dificulta ainda mais a ocupação e circulação pela cidade dessas mulheres em atividades de lazer, devido a pouco oferta de linhas e frotas e falta de segurança urbana.

Tomando como base a renda familiar das participantes, chama a atenção que uma parte substancial de suas rendas seja destinada ao uso de transporte, chegando, em alguns casos, a comprometer quase 35% da renda, bem acima do que é do gasto médio de brasileiros/as com transporte que gira em torno de quase 20% (Numbeo, 2022), tomando como referência exclusivamente o uso do transporte público. Essa porcentagem elevada pode ser explicada, dentre outros fatores, pela necessidade do uso de transporte por aplicativos para chegar e sair do bairro.

Dessa forma, foi possível constatar que os padrões de mobilidade e o cotidiano dessas mulheres são moldados predominantemente pela natureza do trabalho que é realizado por elas, seja produtivo ou reprodutivo, conforme discutiremos no tópico a seguir.

Divisão sexual e racial do trabalho e os padrões de mobilidade de mulheres trabalhadoras

Os atos relacionados ao trabalho do cuidado moldam a forma que as mulheres se movem pelo mundo, sendo a divisão sexual do trabalho um fator central no que se refere à mobilidade (Rosemeire Salata, 2019). A divisão sexual impõe não só os percursos diferenciados entre homens e mulheres, como também diferentes dinâmicas e padrões no que se refere à mobilidade. Em pesquisa sobre os diferentes padrões de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras, Bianca Macêdo *et al.* (2020) apontam que a menor inserção das mulheres no mercado de trabalho, somada às responsabilidades do trabalho doméstico, implica em um desenho mais complexo em termos da sua mobilidade. Há uma tendência de que elas realizem maior quantidade de viagens do que os homens; que realizem mais viagens por razões relacionadas ao cuidado e à gestão doméstica do que para o trabalho formal; que realizem viagens em distâncias menores, tendo como principais modais o transporte público coletivo e as viagens percorridas a pé.

Esse padrão vai ao encontro daquilo que foi trazido pelas participantes da pesquisa na Vila de Ponta Negra. Nesse contexto, os deslocamentos realizados para o trabalho produtivo são invadidos pela dinâmica do trabalho reprodutivo, como afirmou uma das nossas entrevistadas, Magnólia, mulher negra, de 31 anos, casada e mãe de 3 crianças: "acordo quatro horas, ajeito o café dos meninos, aí dou uma ajeitada na casa, tomo um banho, tomo um café e saio para o trabalho" (Magnólia, entrevista pessoal, 2021). A responsabilidade pela manutenção da vida de outras pessoas, neste caso dos seus filhos, não só demanda que ela desperte mais cedo para realizar tarefas domésticas, mas também é um fator decisivo no sentido de quais empregos formais podem ser acessados por Magnólia.

Magnólia, que trabalhou durante anos como babá em casas de famílias de classe média em um bairro mais afastado, conta que por não conseguir vaga no Centro Municipal de Educação Infantil (CMEI) [1] próximo a sua casa, precisava deixar seus filhos aos cuidados de sua mãe idosa ou de vizinhas que cuidavam das crianças mediante uma remuneração. Por razão de doença de sua mãe, Magnólia deixou esse trabalho, pelo qual recebia, segundo ela, um salário razoável, para poder cuidar de seus filhos e de sua mãe. Hoje, sua filha mais velha (à época da entrevista com 12 anos de idade) fica responsável pelos cuidados de seus irmãos menores (que estavam à época com 6 e 1 ano de idade), ao regressar da escola, enquanto Magnólia se divide entre os cuidados com sua mãe e o trabalho de camareira em um hotel em uma área de maior fluxo turístico no bairro de Ponta Negra.

Segundo ela, o seu marido não contribui com a gestão da casa e do cuidado com os filhos, pois passa o dia trabalhando em um quiosque na praia onde vende coco verde, e a noite costuma sair para apostar em jogos de azar com os amigos, o que é motivo de brigas constantes entre o casal. Somando-se à responsabilidade com o trabalho doméstico, o tempo de espera pelo ônibus e os altos valores das passagens no transporte são obstáculos para Magnólia, que opta por acordar mais cedo para ir caminhando por quase quarenta minutos para o trabalho todos os dias, mesmo quando enfrentava complicações decorrentes do pós operatório da cirurgia de cesariana do parto de seu filho mais novo.

O longo tempo de espera pelos ônibus e pelas vans também são mencionados por outras participantes: "é mais de quarenta minutos, na bestinha[2], pra chegar. A besta eu pego aqui em frente, é perfeita. (...) não demora aqui e também não vai cheia, mas eu tenho que descer muito longe de onde eu vou, então vou a pé" (Fátima, entrevista pessoal, 2021). Esta fala de Fátima, mulher negra, de 59 anos e mãe de um filho, nos revela o longo trajeto que ela precisa realizar a pé para chegar nos seus destinos devido à ausência de transportes públicos que façam um trajeto mais capilarizado, ou seja, que possa atender melhor a complexidade que a mobilidade das mulheres apresenta.

Fátima denuncia, ainda, que a mudança de itinerários e a exclusão de ônibus realizadas durante a pandemia de COVID-19 afetou seu cotidiano e faz com que ela gaste mais tempo para se deslocar tanto na ida quanto na volta do trabalho, "na ladeira não passa ônibus para a Vila mais, tiraram o 54 que… é, ele passa, mas ele vai só até o Conjunto [de Ponta Negra], ele não entra na Vila. Eu tou sofrendo muito com essa história. E a besta também não [passa]".

No início da pandemia em 2020, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU) da cidade de Natal autorizou a redução de 50% da frota e dos horários de circulação dos ônibus por parte das empresas de transporte. Embora não haja dados seguros advindos da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU), A reportagem de Mirella Lopes para a agência de Saiba Mais informou, em matéria publicada em 31 de março de 2023, que a cidade de Natal perdeu 18 das 82 linhas de ônibus desde a pandemia e teve muitas rotas dessas linhas alteradas, dificultando o acesso da população ao transporte público (Lopes, 2023). Além disso, mesmo antes da pandemia, já havia um movimento de gradativa diminuição e extinção de linhas de ônibus, especialmente em áreas mais periféricas da cidade. Assim, o tempo de deslocamento, somado ao tempo gasto com o trabalho reprodutivo delineiam um cotidiano permeado pelas dificuldades ao circular na cidade como mulheres negras e periféricas.

Além da divisão sexual e racial do trabalho, o racismo também aparece como um fator que define a possibilidade de ir e vir. Um exemplo disso é a fala de Núbia, mulher negra, solteira, de 24 anos que trabalha como cabelereira em um salão do bairro e usa motocicleta como principal meio de transporte. Ela relata situações de racismo cotidiano ao precisar utilizar o transporte público na volta do seu antigo trabalho:

[1] Centros de educação públicos destinados às crianças de 0 a 5 anos de idade.
[2] Besta ou bestinha é o nome dado popularmente às vans que compõem de forma complementar a frota de transporte públicos. Geralmente fazem trechos mais complexos dentro dos bairros.

Os trabalhadores que precisam pegar ônibus tarde, muitas vezes o motorista julga aquela pessoa, diz que tem medo, que aquela pessoa é suspeita e não para o ônibus. Eu mesma, inúmeras vezes, quando dependia de transporte público e pegava ônibus onze horas, onze e meia da noite, o motorista não parava, muitas vezes inclusive, não paravam pra mim, no ponto pra mim, pra outras pessoas que trabalhavam também, a gente de farda, mas quando a gente ia reclamar com eles, em alguma vez que a gente pegava o ônibus, a gente reclamava, aí eles alegavam que era porque eles tinham medo, porque às vezes eles olham e acham suspeito a pessoa, aí a gente pergunta por que que é suspeito né, eles não dizem que é pela cor da pele, mas não tem nenhum outro argumento (Núbia, entrevista pessoal, 2021).

As moradoras entrevistadas também relatam a dificuldade de pedir carros por aplicativos na comunidade no horário noturno uma vez que os motoristas se recusam a entrar no território por medo da insegurança. Com isso, elas mostram como racismo cotidiano se faz presente quando olhamos para os estigmas sociais ligados ao território.

Mobilidade urbana e os usos do tempo para trabalho e lazer das mulheres

Além da constatação de que o trabalho desempenhado por essas mulheres é o motivo predominante de seus deslocamentos, chama atenção o contraste entre o tempo dedicado ao trabalho, o qual ocupa a maior parte de suas vidas, e o tempo dedicado ao lazer que é praticamente inexistente. De acordo com elas, o lazer se resume a idas à praia, que fica ao lado da comunidade, e, aquelas que possuem crianças, as idas em praças ou shoppings para o lazer deles.

É possível observar na fala de Clara, mulher negra de 55 anos que trabalha como artesã e cuida de 3 netos, quando afirma: "É difícil sair de casa. A não ser quando vou na praia um pouquinho, desço um pouquinho pra tomar banho. Mas é raro" (Clara, entrevista pessoal, 2021), e na de Magnólia: "eu vou no shopping com os meninos, ou numa praia, (...) ou no campinho, pra eles brincarem, pra não ficar só dentro de casa também, né?".

As entrevistadas apontam para a falta de opções públicas de lazer na cidade e a dificuldade em relação a mobilidade para o lazer com a baixa oferta de linhas e frotas de ônibus que diminuem pela metade no fim de semana. Assim, a cidade não oferece condições que permitam que elas circulem para além da motivação laboral, como nos mostra a fala de Celina, mulher branca, 59 anos, bióloga, divorciada e mãe de uma filha:

Final de semana em Natal, faz muitos anos que a situação do ônibus é bem crítica, então assim, se for de ônibus, você tem que sair umas três horas antes pra poder você garantir que vai chegar, oportunamente, no deslocamento. E não só final de semana, como também feriados, então assim, aí é que aumenta... o tempo de espera (Celina, entrevista pessoal, 2021).

Isso sugere uma dinâmica urbana em que a cidade é construída para ser um meio de circulação do capital e não de circulação de pessoas, como argumentam Tadeu Farias e Raquel Diniz (2018). A pesquisa o Lazer no Brasil: representações e concretizações das vivencias cotidianas, organizada por Edmur Stoppa e Hélder Isayama (2017), contou com uma amostra de 2.400 participantes das cinco regiões brasileiras considerando a proporcionalidade de gênero, cor/raça, idade e regional. No estudo, os autores classificam o lazer em cinco categorias a partir dos tipos de vivências ou preferências do que fazer no tempo livre e/ou fim de semana por parte das pessoas entrevistadas: social, turístico, físico-esportivo, artístico e ócio.

Tal pesquisa nos mostra como lazer é sempre uma percepção a partir de um dado contexto e nos traz elementos interessantes para pensar a relação entre lazer e a divisão sexual do trabalho. Os autores identificaram que a ideia de lazer, para as mulheres, é confundida com outras atividades, haja vista que as demandas da sociedade moderna fazem o tempo livre ser utilizado, muitas vezes, também como uma extensão do tempo de trabalho. A percepção das mulheres sobre o que é lazer é atravessada por diferentes

fatores. Um desses atravessamentos, por exemplo, é o geracional: enquanto as mais jovens tendem a associar o lazer à diversão, as mulheres adultas e idosas o associam ao descanso.

É possível questionar de que forma o tempo gasto com o trabalho produtivo e reprodutivo consome o cotidiano destas mulheres a ponto de produzir exaustão, esgotando o tempo livre que poderia ser destinado ao lazer. A pesquisa denuncia ainda a diferença de tempo gasto com o trabalho reprodutivo entre homens e mulheres. Enquanto homens dizem dividir seu tempo de obrigações sendo 98,9% trabalho produtivo, 28,9% para família e filhos e 27,6% para afazeres domésticos, as mulheres relatam dedicar 94,3% do seu tempo para o trabalho produtivo, 52,3% para famílias e filhos e 70,7% para afazeres domésticos. Esses dados demonstram que o trabalho reprodutivo, referente ao tempo dedicado à família, filhos e afazeres domésticos, são desproporcionais entre homens e mulheres (Stoppa & Isayama, 2017). A pesquisa também traz dados sobre como a raça atravessa a experiência do lazer. Os dados demonstram que as pessoas brancas apresentam percentuais mais altos de vivências em todas as categorias de práticas de lazer do que as pessoas pretas, seja durante a semana ou nos fins de semana.

A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020) demonstrou que em 2019 o tempo dedicado aos afazeres domésticos pelas mulheres era sempre maior em relação aos homens. Ainda assim, foi possível constatar uma diferença entre as mulheres de diferentes raças quanto ao tempo dedicado ao trabalho reprodutivo: mulheres pretas com 94,1%, pardas com 92,3% e brancas com 91,5%. A pesquisa também apontou que o trabalho reprodutivo ocupava 21,4 horas semanais para as mulheres e 11 horas para os homens, mostrando uma diferença de, em média, 10,4 horas semanais a mais de trabalho realizado pelas mulheres.

A fala de Magnólia citada anteriormente, em que menciona seu lazer como as saídas de casa para levar as crianças que cuida para brincarem e se divertirem, reafirma o que é trazido por Cláudia Bonalume e Helder Isayama (2018), quando informam que o lazer dessas mulheres, de acordo com a própria percepção delas, não é muitas vezes delas em si, mas uma continuação do cuidado com as crianças, sejam filhos ou netos.

Quando questionamos as mulheres sobre o deslocamento voltado à busca de serviços como bancos, mercados ou serviços de saúde, a maioria delas afirmou que precisam sair do próprio bairro para realizar esse tipo de atividade. Entretanto, chama atenção em suas falas que atividades que demandam circulação direta do capital estão presentes no bairro: "banco aqui mesmo tem", afirma Celina; "pra fazer compras eu faço aqui no mercadinho aqui perto", diz Esperança, mulher branca, 60 anos, aposentada que mora com seus dois filhos. Em contraponto, as atividades voltadas para o cuidado em saúde delas próprias ou de seus dependentes são realizadas fora do bairro. Essa questão é reforçada pela fala de Fátima, que informa sair do bairro "mais pra médico, né? Aí a gente se desloca para outros bairros, é eu e minha filha, mais pra médico, para dentista".

Uma das entrevistadas, Alzira, mulher negra, casada, funcionária pública, 50 anos, casada e mãe de um adolescente cadeirante, revela as dificuldades que envolviam transitar com ele pela cidade, trazendo, inclusive, todo o sofrimento relacionado às impossibilidades de locomoção que eles enfrentavam juntos. Atualmente, Alzira transita pela cidade de carro que comprou para poder oferecer uma mobilidade minimamente mais tranquila para ela e seu filho: "A gente até tirou o carro em prol disso, por que a gente passou por muitas dificuldades, de humilhação, de negação, tipo de eu estar na parada e o motorista ver o cadeirante e dizer que não vai levar porque ele é cadeirante. Passamos [por isso] muito mesmo. E aí isso foi causando muito sofrimento pra ele e pra a gente" (Alzira, entrevista pessoal, 2021).

Tais falas corroboram com o que é apontado, de maneira geral, pela literatura acerca do cotidiano e da mobilidade das mulheres em territórios periféricos, como é o caso da Vila de Ponta Negra, e a influência da estrutura urbana nos seus padrões de deslocamento. Marina Harkot, Letícia Lemos e Paula Santoro (2018) apontam que as viagens mais curtas, com trajetos menos radiais, mais sinuosos por dentro dos

bairros e fora dos picos manhã e noite, normalmente ligadas ao exercício do trabalho reprodutivo são realizadas majoritariamente por mulheres negras, as quais não são contempladas adequadamente pelo sistema de mobilidade urbana.

O trabalho de Ramiro Segura (2018) evidencia como as mulheres têm acessibilidade limitada e como suas interações com o ambiente em que circulam são geralmente caracterizadas pelo sentimento de aprisionamento, pela violência urbana e por experiências que reforçam os papéis tradicionais de gênero e a divisão sexual e racial do trabalho. Dessa forma, em razão da ausência de suporte comunitário e da necessidade de grandes e perigosos deslocamentos para o serviço, a mulher se vê obrigada a limitar sua circulação pelo espaço urbano, dificultando justamente o acesso aos serviços essenciais e oportunidades oferecidas pela própria população (Cristian Martinez & Rossana Claps, 2015).

Considerações finais

Neste trabalho identificamos algumas dimensões da invisibilidade do trabalho realizado, especialmente, pelas mulheres negras, em relação ao planejamento urbanístico e de mobilidade e os efeitos nas condições de vida, trabalho e lazer dessas mulheres.

Identificamos que a cidade é construída particularmente para a circulação de mercadorias e para o deslocamento trabalho-casa/casa-trabalho, carecendo de espaços e atividades de socialização, convivência e lazer que sejam convidativos e ampliem a circulação das mulheres no espaço urbano. Dessa forma, o tempo livre, quando há, é utilizado exclusivamente pelas mulheres para descansar ou, ainda, para realizar atividades domésticas. As análises que emergiram a partir das narrativas das entrevistadas nesta pesquisa permitiram perceber que estas são questões que demandam uma posterior exploração em trabalhos futuros.

No que se refere ao contexto da Vila de Ponta Negra, a dinâmica socioespacial do território é um importante atravessamento em relação a mobilidade. A comunidade possui uma população bastante diversificada com diferentes demandas de mobilidade e acesso à recursos, ao mesmo tempo em que possui um cenário de vulnerabilidade socioeconômica de parcela significativa da sua população agravada pela especulação imobiliária que trouxe uma maior precarização dos postos de trabalho, e aumento nos custos de vida para a população local e dos níveis de violência urbana. Ao mesmo tempo, trata-se de um cenário onde resistem modos de vida tradicionais e da população negra nativa da comunidade. Tais características impactam na mobilidade de mulheres da comunidade, especialmente das mulheres negras e pobres, devido às transformações que trazem aos seus modos de vida, suas condições socioeconômicas, de trabalho e a forma que a divisão sexual e racial do trabalho se impõe neste território.

O racismo, em suas múltiplas formas, também produz efeitos na mobilidade dessas mulheres em diferentes dimensões. Podemos citar uma dimensão que se refere a geografia racial da cidade, uma vez que a oferta de serviços, de transporte público e de estrutura urbana, de empregos é menor em áreas periféricas de maioria negra, como é o caso da comunidade estudada. Outra dimensão evidenciada diz respeito aos episódios de racismo cotidiano relacionados aos estigmas que recaem sobre a comunidade e seus moradores e moradoras.

Desta forma, afirmamos que as políticas públicas de mobilidade e urbanização precisam necessariamente considerar as demandas e necessidades dos sujeitos e grupos sociais em suas diversidades. A coletivização do cuidado, a instituição de creches públicas e gratuitas, bem como a adaptação e ampliação do horário escolar, por exemplo, são propostas relacionadas à construção de uma cidade que considera as mulheres em seu planejamento urbano. Nesse sentido, a contribuição dos feminismos interseccionais é fundamental, especialmente ao indicar que a divisão sexual e racial do trabalho é um fator decisivo na mobilidade de mulheres na cidade.

Referencias

Alves, Rita (2021). Interseccionalidade no planejamento: construir uma cidade convivial com e para as mulheres. Revista Política e Planejamento Regional, 8 (3), 342-376.

Bardin, Laurence (1977). Análise de conteúdo. Lisboa: Edições 70.

Bonalume, Cláudia. R. & Isayama, Hélder. F. (2018). As mulheres na pesquisa o lazer do brasileiro. Revista Brasileira De Estudos Do Lazer, 5(1), p.3–24.

Crenshaw, Kimberlé W. (2002). Documento para o Encontro de Especialistas em Aspectos da Discriminação Racial Relativos ao Gênero. Estudos Feministas, 10(1), p. 171-188. https://doi.org/10.1590/S0104-026X2002000100011

Farias, Tadeu & Diniz, Raquel. (2018). Cidades neoliberais e direito à cidade: outra visão do urbano para a psicologia. Revista Psicologia Política, 18(42), 281-294.

Guasche, Carme & Melo, Montserrat (2012). Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño del municipio. Revista Latino-americana de Geografia e Gênero, 3(2), 49-60. http://doi.or/10.5212/Rlagg.v.3.i2.049060

Gonzalez, Lélia (2020). Racismo e sexismo na cultura brasileira. In L. Gonzalez. Por um feminismo afro-latino-americano (68-83). Rio de Janeiro: Zahar.

Harkot, Marina, Lemos, Leticia, & Santoro, Paula (2018). Como as mulheres de São Paulo usam a cidade? Uma análise a partir da mobilidade por bicicleta. Dearq: revista de arquitectura, 23 (2), p. 56 – 63. https://doi.org/10.18389/dearq23.2018.05

Hirata, Helena & Kergoat, Danièle. (2007). Novas configurações da divisão sexual do trabalho. Cadernos de Pesquisa [online], 18(132), 595-609. https://doi.org/10.1590/S0100-15742007000300005

Instituto Brasileiro Geografia e Estatística (2020). Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: outras formas de trabalho 2019. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101722_apresentacao.pdf.

Konx, Winifred & Moura, Joana. (2020). Saberes dialógicos: Intervenções universitárias na Vila de Ponta Negra. Natal: EDUFRN, 2020.

Lüdke, Menga & André, Marli E. D. A (1986). Pesquisa em educação: abordagens qualitativas. São Paulo: EPU.

Macêdo, Bianca; Pinto, Davi G. L.; Siqueira, Matheus F.; Lopes, André S. & Loureiro, Carlos F. G. (2020). Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras. Transportes, 28(4), 89–102. https://doi.org/10.14295/transportes.v28i4.2410

Martínez, Cristhian & Forray Claps, Rossana. (2015). Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. Revista de Estudios Sociales, 5 (4), 52-67

Mayorga, Claudia & Íñiguez-Rueda, Lupicinio (2019). Gênero, feminismo e cidades. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, 9(1), 9-15.

Muñoz, María & Gigante, Francisco J. J. (2007). Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género? Terr@ Plural, 1(1), 91 - 101.

Numbeo (2022). Custo de vida no Brasil. Recuperado em 04 de maio, 2023 de https://pt.numbeo.com/custo-de-vida/pa%C3%ADs/Brasil

Nogueira, Claudia & Passos, Rachel (2020). A divisão sociossexual e racial do trabalho no cenário do covid-19: considerações a partir de Heleieth Saffioti. Caderno CRH [online], 3(1), 1 – 10. https://doi.org/10.9771/ccrh.v33i0.36118

Lopes, Mirella (2023, 31 de março). Natal perdeu 18 linhas desde a pandemia; passageiros reclamam de mudanças em itinerário de ônibus sem aviso. Agência Saiba Mais. Recuperado em 04 de maio, 2023 de https://saibamais.jor.br/2023/03/natal-perdeu-18-linhas-desde-a-pandemia-passageiros-reclamam-de-mudancas-em-

itinerario-de-onibus-sem-aviso/

Salata, Rosemeire (2019). Viajar nas Experiências de Mulheres: Reflexões Sobre os Sentidos da Mobilidade. Mediações (Londrina), 24 (3), 200-212. https://doi.org/10.5433/2176-6665.2019v24n3p200

Segura, Ramiro (2018). La ciudad de los senderos que se bifurcan (y se entrelazan): centralidades conflictivas y circuitos segregados en una ciudad intermedia de la Argentina. Universitas humanística, 85 (1), 155-181. https://doi.org/10.11144/Javeriana.uh85.csbe

Sousa, Luana & Guedes, Dyeggo (2016). A desigual divisão sexual do trabalho: um olhar sobre a última década. Estudos Avançados, 30(4), 123-139. https://doi.org/10.1590/S0103-40142016.30870008

Sorj, Bila (2016). Igualdade de gênero e políticas macroeconômicas. Revista Estudos Feministas, 24(2), 617-620. https://doi.org/10.1590/1805-9584-2016v24n2p617

Peccini, Isabela. R. (2019). Pensamento feminista no planejamento urbano: pensar o território pela perspectiva de gênero - prática e epistemologia. PIXO – Revista de Arquitetura Cidade e Contemporaneidade, 3(10), 57-73

Trindade, Thiago, & Pavan, Íris (2022). Segregação urbana e a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho. Revista Brasileira de Ciências Sociais, 37 (1), 1-19. https://doi.org/10.1590/3711003/2022

Stoppa, Edmur, & Isayama, Hélder (2017). Lazer no Brasil: representações e concretizações das vivências cotidianas. Campinas: Autores Associados.

Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de Atribución CC 4.0 Internacional. Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier uso permitido por la licencia.