



AS MULHERES E A AUTOMOBILIDADE

Cristian Dutra ¹
Carmen Susana Tornquist ²

Este trabalho faz parte da revisão bibliográfica da pesquisa *Trânsito: Subjetividade e Sociabilidade na Grande Florianópolis (1995-2005)*, realizada entre 2006 a 2009 no âmbito da Universidade do Estado de Santa Catarina Udesc, sendo que nesta comunicação temos como propósito apresentar um parte da bibliografia consultada para a pesquisa, a saber a chamada Escola de Lancaster, descoberta pelos pesquisadores durante a pesquisa. Esta corrente, cuja maior parte dos textos estão em inglês, reporta-se as investigações elaboradas e coordenadas pelo sociólogo John Urry (2000, 2004) e por Mimi Sheller (2000,2004) – e esta denominação advém de Emília Araújo (2008) de *Escola de Lancaster* - pesquisando as implicações deste bem-de-consumo para o cotidiano das pessoas, especialmente no contexto das realidades britânicas e escandinavas, e neste caso específico, sua influência no cotidiano das mulheres e meninas. A pesquisa tinha como propósito analisar as subjetividades no cotidiano o transito em Florianópolis, em função das particularidades desta cidade tanto no que se refere aos altos índices de morbi-mortalidade ocorridos em acidentes de trânsito, bem como sua pela histórica ineficiência do sistema de transporte público, comum a outros centros urbanos do Brasil, mas com agravantes que decorrem de sua condição geográfica (insularidade) e da cultura política(e empresarial local), esta ultima tendo sido o alvo de inúmeras lutas protagonizados estudantes, agrupados em torno de movimentos como o *MPL* (Movimento Passe Livre) que buscavam além controle da tarifa a gratuidade do transporte público. Partindo da noção de que a mobilidade urbana nas sociedades contemporâneas re-produz iniquidades que repousam nas desigualdades de acesso aos equipamentos urbanos, dentro da lógica da reprodução do capital, vemos que a mesma é atravessada pela dimensão de classe. No entanto, nesta pesquisa nos dedicamos a analisar com especial destaque a dimensão de gênero³, em função do crescimento significativo de condutoras mulheres, desde as ultimas décadas do século XX, notadamente entre camadas medias. Em que pese, portanto, a complexidade da temática

¹ Ex-Bolsista de Iniciação Científica da Universidade do Estado de Santa Catarina. Laboratório de Relações de Gênero e Família. Mestrando PPGE/UFSC Endereço Eletrônico: cristian.dutra@gmail.com.

² Professora da Universidade do Estado de Santa Catarina. Laboratório de Relações de Gênero e Família. Endereço Eletrônico: carmentornquist@hotmail.com

³ TORNQUIST, Carmen;DUTRA, Cristian e KUHLMAN, Adriana.Sociabilidade e subjetividades no cotidiano do transito: Florianópolis (1995-2005). Relatório de pesquisa UDESC, 2009.



envolvida, vamos nos ater aqui a um pequeno recorte deste trabalho mais amplo, cujos resultados foram publicados em outros espaços.⁴

Chamou-nos a atenção esta literatura em função das metodologias utilizadas pelos seus pesquisadores, sobretudo os métodos etnográficos, e o fato de tomarem como objeto de estudo as relações cotidianas e concretas das pessoas com os automóveis, o que, por um lado pretende consolidar uma área de estudo específica, ou seja, uma sociologia dos transito ou da mobilidade, por outro lado tem como contribuição, ao nosso ver, o fato de permitir analisar como, em cada contexto específico, diferentes pessoas se apropriam e fazem uso deste objeto simbólico que é o carro. Os estudos realizados partem do fato de que o automóvel tornou-se o meio de transporte principal no cotidiano de grande parte das pessoas, na contemporaneidade, de forma diferenciadas das outras abordagens que problematizam de forma mais ampla a cultura da automobildade e o rodoviarismo como forma hegemônica de transporte urbano, constitutivo das ditas utopias urbanistas contemporâneas.

Em seu artigo “The System of Automobility”, Urry (2004) propõem a automobildade como um sistema de expansão global, e que acaba por incluir outros aspectos de nossa vida, dentro da necessidade e do desejo pelo automóvel particular e suas características específicas atribuídas historicamente, nas quais se destacam: a flexibilidade do uso tempo, status e símbolos de valor associados ao uso dele, a subordinação de outras formas de mobilidade, o consumo de espaços públicos, a utilização de bens naturais em demasiado, dentre outros, gerando um caráter específico de dominação, promovendo uma completa reorganização social, que modifica a própria cidadania dentro da esfera pública, uma sociedade civil de motoristas e passageiros. Fatos que em grande medida são desconsiderados nas análises sobre a globalização, a mobilidade e o meio urbano, especialmente no Brasil, aonde investigações com as teorias da chamada Escola de Lancaster de Sociologia são desconhecidas. O sistema da automobildade promoveu e promove uma relação de desigualdade entre homens e mulheres, juntamente a uma paradoxal relação de inclusão do gênero feminino neste espaço público que configura o transito. Paradoxal porque a entrada das mulheres no mundo da automobildade, como condutoras, como motoristas, como trabalhadoras (mais recentemente) não necessariamente implica em uma modificação das representações de gênero, podendo manifestar, de forma diferenciada, mais ainda, desigual, as representações entre (e de) homens e mulheres.

⁴ TORNQUIST, Carmen Susana. Retournez a vos fourneux: réflexions sur La mobilité urbaine et la violence routière dans l'Île de la magie. Recherches féministes vol.22,n.1, Montreal, 2009p.69-84.



Encontramos em nossa revisão, quatro temáticas em que as discussões sobre o papel do gênero feminino aparecem nos trabalhos ligados ao conceito de *Sistema da Automobilidade*: as transformações do papel das mulheres na história do mercado automotivo e do consumo de automóveis; o preconceito ao gênero feminino no acesso aos automóveis; a importância dada às mulheres no cuidado familiar realizado a partir da utilização de veículos automotivos; e as percepções e formas de inclusão das meninas na automobilidade. Como conclusão, além de nossas considerações a respeito desta revisão bibliográfica, podem inspirar o debate sobre as relações de gênero e a automobilidade inspirada em alguns discussões sobre o trânsito e os automóveis considerando a centralidade que este sistema adquiriu no imaginário contemporâneo acerca da mobilidade urbana, a qual, alguns autores, de outras perspectivas, chamam de rodoviarismo ou da carrolatria⁵ ou cultura do carro.

As mulheres na história do mercado automotivo

Tomando como foco história da relação do gênero feminino com o automóvel, temos o trabalho instigante de David Gartman (2004), que contribui para o nosso entendimento acerca de como a desigualdade de gênero acontecia já nos primeiros anos após o advento do automóvel. Fase denominada por ele como “*Primeira Era da Automobilidade*” (período que antecedeu o consumo de massa de carros, 1900-1930). Os automóveis eram destinados ao uso dentro do espaço público urbano, logo, por homens, já que as mulheres além de terem uma mobilidade urbana diminuta como regra de conduta, não eram consideradas aptas física e legalmente para dirigirem os modelos de carros do início do século XX, além do que, a grande maioria não possuía poder aquisitivo para comprar automóveis. A única alternativa dada às mulheres para o consumo de automóveis (como motorista, já que como passageiras era permitido na maioria dos países) foram os primeiros carros elétricos, aonde sem gasolina e sujeira, seria o mais adequado ao ideal feminino de mobilidade vigente nos Estados Unidos (país aonde Gartmann concentra a maioria dos seus estudos) na época, (devido à menor duração das suas baterias, o carro movido à eletricidade não permitia às mulheres percorrerem grandes distâncias, por serem mais limpos e considerados mais fáceis de dirigir). Com a chamada “*morte do carro elétrico*”⁶ (realizado em grande medida pelos lobbys da indústria petrolífera), carros maiores, mais luxuosos, esteticamente agradáveis, confortáveis e caros, seriam identificados como carros do gênero feminino, enquanto os carros de produção em massa (como o

⁵ LUDD, Ned (org.). *Apocalipse motorizado*. São Paulo: Conrad Livros, 2004

⁶ Para mais informações sobre a segunda morte do carro elétrico cf. PAINE, Chris. *Quem matou o carro elétrico?* [filme-vídeo] Estados Unidos. DVD, 92 min. colorido.



Ford T) eram vistos como mais masculinos. Este seria, segundo o autor, o início da *Segunda Era*, ou período de individualização de massa, indo de aproximadamente de 1930 a 1980. Segundo autor, efeitos como a suburbanização e o trabalho doméstico e formal, fora de casa, realizados pelas mulheres contribuíram fortemente para a modificação do modelo de família e de mobilidade anteriores. A política da *General Motors*, por exemplo, passa a dar prioridade a produção de carros para diferentes necessidades, níveis e gostos, a serem utilizados dentre outros motivos, para manifestar as identidades pessoais, a fim igualmente de demonstrar progresso e mudança social através da possibilidade da compra de modelos anuais⁷, com maiores mudanças estilísticas do que mecânicas. Esta importância estilística procura atingir também o público feminino, como é o caso da série *Fem* da GM, destinada ao público feminino, que simplesmente oferecia mais acessórios estilísticos e decoração na cor rosa do que o modelo tradicional e nenhuma modificação mecânica.

Com o advento das tecnologias automotivas e produtivas européias e principalmente japonesas, modifica-se o tradicional modelo de fabricação e consumo de carros advindo das ideais fordistas. O modelo toyotista não traz somente a flexibilização produtiva, mas também carros que atendem igualmente às identidades não apenas classistas, mas vai além, procurando atender expectativas de gênero, geração, origem e status familiar. Este modelo é característico da *Terceira Era da Automobidade* (que persistiria até os dias atuais). As modificações na produção industrial e no consumo especialmente potencializado pela crise do petróleo de 1979 e suas consequências econômicas, faz com que a manutenção e as troca anuais de automóveis sejam diminuídas. A partir de então, os investimentos industriais tem procurado produzir automóveis que representem agora escolhas e estilos de vida. Seriam sinais da decadência da *Segunda Era* – porém, não o seu fim – e o início da *Terceira Era*, a *Era das diferenças subculturais*, com o predomínio de identidades pós-modernas e modos de produção e consumo pós-fordistas.

Pensando sobre o nosso tempo, Cindy Donatell (2001 *apud* GARTMAN, 2004: 190), dirá que o nicho de mercado feminino não levará necessariamente à liberdade das mulheres, já que os carros destinados ao público feminino parecem atender também aos valores familiares, como por exemplo, os vários assentos, onde caberia uma grande família, típicos de um utilitário. Sobre estes modelos Sheller (2003) aponta a uma relação de gênero ambígua, já que os *SUV's* são apresentados tanto como automóveis femininos em sociedades como a americana e a inglesa, por atenderem às demandas familiares, assim como masculinos, que por sua tração 4x4 possibilitaria o deslocamento

⁷ No Brasil, constantemente se utilizada o termo “carro do ano”, para definir a versão anual dos modelos.



em lugares mais remotos com maior facilidade, desejo este atribuído historicamente ao gênero masculino.

O acesso aos automóveis e os preconceitos de gênero

As transformações sociais implicadas na automobilidade interferem na vida das mulheres em boa parte das sociedades urbanas ocidentais, com o acesso aos automóveis – na condição de condutoras - sendo um importante tópico político do movimento feminista, dado que ainda em países como a Arábia Saudita, as mulheres legalmente não possuem o direito de dirigir. E “*embora o senso de liberdade de movimento venha com a automobilidade. Ele tem sido largamente uma prerrogativa masculina*” (URRY, SELLER: 2000, 749) desde a popularização dos automóveis, já que por décadas foram construídos a partir de uma anatomia masculina (de altura considerada média para um adulto).

Mimi Sheller e John Urry (id.) irão denunciar algumas formas com que o preconceito contra a possibilidade de mulheres utilizarem automóveis acabam implantando-se, de forma a negar às mulheres determinadas formas de mobilidade no espaço público, resultando numa diminuição no número de motoristas, com implicações tanto no mercado de trabalho fazendo com que o acesso a *profissões do volante* e aos carros de empresas acabem por discriminar as trabalhadoras. O acesso feminino aos automóveis, segundo os autores, propiciaria situações de “*emancipação*” às mulheres, devido a sensações de *liberdade pessoal e segurança*, tendo influencia diretamente nas condições de trabalho, especialmente na diminuição do tempo de trabalho não-pago durante os períodos de mobilidade (id. *apud* WAJCMAND, 1991).

Nesse sentido, a dupla de autores acima citada proporá o conceito *viver sem carro*, como sendo uma característica social limitadora da cidadania contemporânea. Para eles, *viver sem carro* prejudicaria mais as mulheres do que aos homens, especialmente as com crianças pequenas e as mães solteiras, assim como pode trazer problemas e preconceitos às mulheres pedestres, que podem sofrer violência física ou moral, já que as ruas acabam por tornar-se nesse sistema um “*espaço inconveniente e incerto*” aonde algumas mulheres que andem “*despretensiosamente*” na rua podem se tornar vítimas de preconceito às pedestres, muitas vezes associadas com um antigo imaginário que atribui o “*estar na rua*” com práticas de prostituição.

De outro lado, a possibilidade do uso do carro pode trazer situações de empoderamento às mulheres, que podem ter as possibilidades de mobilidades ampliadas, tanto em termos laborais, de lazer e de cuidado à família, o que, em nosso entender, é chave na própria reprodução das classes



médias. Um exemplo significativo foi a criação do assento para bebês, que possibilita uma mobilidade maior às mães de crianças menores (SHELLER, 2004).

Relação com a família

Na dinâmica de gênero da automobilidade, a família possui relação direta com as mulheres. A “*automobilização da vida familiar*” (URRY e SHELLER, 2000, p. 748), não vem apenas com o lançamento de novos modelos (especialmente os *SVU - Sports Utilitie Vehicle*, que em suas mensagens publicitárias lembram valores familiares), “*mas também leva à desigualdade de gênero no tempo-espaço*” (id.) típicas de um sistema que flexibiliza a mobilidade urbana para os que fazem uso de automotores particulares, mas coage outras formas de deslocamento nos grandes e médios centros urbanos. A vida das famílias centradas na automobilidade traz fatores como a responsabilidade com a segurança da família, como sendo o ideal de um automóvel familiar e por consequência, um automóvel “feminino”.

Enquanto as mulheres utilizam o carro, levando filhos para a escola (“mãe-chofer”), fazendo compras, dentre outras atividades familiares que envolvem a necessidade da mobilidade, no âmbito laboral a distribuição dos carros das empresas privilegiam os homens mais do que as mulheres, segregando-as no mercado de trabalho a posições que não dêem acesso a automóveis. Fato q bem exemplificado na colocação de Urry e Sheller (2000, p.748) em que

Dadas estas desigualdades, para muitas mulheres exclusão da automobilidade tem se tornado um tópico político crucial, tanto porque limita sua capacidade para trabalhar fora de casa e porque torna o movimento através dos espaços públicos difíceis.

Zaher (1991, *apud* FOTEL; THOMSEN, 2004) aponta a importância das mães que dirigem automóveis no processo de socialização das crianças, já que com o automóvel sendo o principal meio de deslocamento dentro do ambiente urbano contemporâneo, boa parte das possibilidades de sociabilidades acontece graças à utilização do mesmo. Tendo as mulheres uma importância tanto na mobilidade, como na estruturação *do cotidiano das crianças*, transportando-as para as diversas *instituições sociais que tem por características principais atendê-las*, duas características fundamentais dentro do conceito moderno de infância (SARMENTO, 2004), em que as mulheres acabam tendo papel essencial na reprodução das mesmas.

As meninas e a automobilidade



Pesquisas realizadas na década passada, em grande medida, demonstraram a importância do automóvel para o monitoramento, cuidado e proteção das crianças (BARKER, 2006, MAXWELL 2001, FOTEL; THOMSEN, 2004), dado em grande medida que vem a confirmar as tendências quanto à mobilidade vigiada das crianças (FOTEL; THOMSEN, id), uma das principais características das relações de poder tecidas tendo como alvo o público infantil, especialmente no que Manuel Sarmiento (id.) denominou de “*estruturação dos cotidianos da infância*”, características estas perpassadas por relações de gênero.

John Barker (id) aponta como as meninas possuem a liberdade de mobilidade mais tarde que os meninos, dentro da realidade londrina pesquisada pelo referido autor. Números estes, ainda influenciados por indicativos como o modelo familiar, o espaço geográfico, a origem da família e sua etnia.

A dependência das meninas para com o automóvel pode ser constatada em pesquisa de Julia Meaton e Simon Kingham (1998), que demonstra que 90% das crianças do gênero feminino pesquisadas na cidade de Hertfordshire (cidade de porte médio, próximo a Grande Londres), afirmam que seria difícil ajustar seus estilos de vida sem um carro, enquanto esse número para os meninos cai para 75%. A mesma pesquisa ainda aponta que para meninas de idade entre 4 a 11 anos idade a cor do carro e a aparelhagem de som do veículo são os itens mais importante para admirar num automóvel, enquanto para os meninos de mesmo recorte geracional, a aparência e a velocidade dos automóveis tem a preferência. Em estudo semelhante Simon Kingham e Sarah Donohoe (2006) realizaram entrevistas com crianças apontando que os meninos reconhecem mais nomes de marcas de carro e itens de automóveis e motocicletas do que as meninas, em diferenças que variam de 20 a 10%. Significativas variações percentuais também podem ser vistas no indicativo de que 50% mais meninos do que meninas preferem motocicletas e Porsches, enquanto o dobro de meninas em relação aos meninos gostam mais de “carros familiares”, bicicletas e utilitários.

Atualmente, a influência da automobilidade no público feminino começa desde os primeiros anos da infância, contribuindo fortemente para o processo de reconhecimento e descoberta emocional de aspectos da automobilidade e da mobilidade rodoviária. Os *carrinhos*, antes brinquedos típicos de meninos e projetados para eles, vem no decorrer de algumas décadas apresentando modelos para meninas, personagens como *Barbie* e mais recentemente *Polly*, ganharam modelos de carros, onde continua-se a reprodução do gênero feminino efetuada *no sistema da automobilidade*. Os *carrinhos* da *Polly*, por exemplo, servem quase que exclusivamente para brincar de fazer compras, almoçar ou customizar com *glitter*:



Polly e suas amigas vão curtir esta pista super legal, com seus charmosos carrinhos. São 3 brincadeiras diferentes: as meninas podem competir com os carrinhos, podem fazer compras na loja, ter suas sacolas de compras posicionadas no carro sem fazer esforço (dispositivo que pega as sacolas) e ainda podem dar uma paradinha na lanchonete ou descansar na sala de estar. Tudo isso com a maior facilidade, pois a pista também traz uma escada rolante motorizada que ajuda a Polly e suas amigas a subirem com seus carrinhos para a parte de cima da pista! (BEST TOYS, 2008).
Que legal!⁸

Ou seja, vemos aqui que a antecipação da cultura da automobilidade via brinquedos infantis vem carregada de atributos fortemente generificados, que não parecem fazer senão reproduzir os estereótipos de gênero que outrora se manifestavam em outros domínios e, no caso da relação entre espaço público e espaço privado, de uma forma bem demarcada que separava os espaços entre si.

Considerações

A masculinização presente na utilização e nas tarefas de manutenção dos automóveis, nada mais é do que uma construção histórica de discursos e de idéias, que colocam os indivíduos do sexo masculino como sendo os melhores condutores de veículos automotivos e que visam em grande medida constringer e limitar a mobilidade feminina. Antes de pensar em qualquer forma de naturalização de uma possível relação direta entre ser homem ou ser mulher e a habilidade para dirigir, deve-se pensar nas mais diversas noções culturais e sociais transmitidos desde a infância de que o espaço público destinado aos automóveis também é reservado primordialmente ao gênero masculino (exemplificado em frases como: “*só podia ser mulher*”). No entanto, com a entrada das mulheres no sistema *da automobilidade* (sobretudo como condutoras, mas não somente) estas noções vêm sendo resignificadas sem, no entanto, modificar de forma substancial, as representações de gênero que associam determinados atributos aos homens e outros, as mulheres. E o que vemos na análise dos brinquedos, demonstra isto de forma exemplar.

A perspectiva de gênero se coloca como fundamental, na medida em que podemos observar como a masculinidade e a feminilidade são construídos desde a infância, no sentido de criar “condutores”-consumidores para uma *cultura do carro* e que estes padrões de gênero são reproduzidos ao nível do cotidiano, contribuindo para a cristalização de uma masculinidade vista como violenta, agressiva, perigosa e especialmente uma feminilidade que, apesar do acesso as “ruas”, mesmo aí se encontra presa aos estereótipos de gênero, que colocam a mulher como motorista inapta.

⁸ BEST TOYS. Polly Pocket Pollywheels - Pista da Polly – Mattel. Disponível em: <<http://www.besttoys.com.br/prodvar.aspx?cp=209&np=Polly+Pocket+Pollywheels+-+Pista+da+Polly+-+Mattel>>. Acesso em: 03 dez. 2008.



Bibliografia

- ARAÚJO, Emília Rodrigues. A mobilidade como objecto sociológico. *Encontros em Sociologia*, Braga, n. 2, p.1-9, 2004. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/1822/3913>>. Acesso em: 03 dez. 2008..
- BARKER, John. 'Are we there yet?': Exploring aspects of automobility in children's lives. 2006. 273 f. Tese (P.h.d em Filosofia) - Department of Geography And Earth Sciences, Brunel University, Uxbridge, Londres, 2006.
- BEST TOYS. *Polly Pocket Pollywheels - Pista da Polly – Mattel*. Disponível em: <<http://www.besttoys.com.br/prodvar.aspx?cp=209&np=Polly+Pocket+Pollywheels+-+Pista+da+Polly+-+Mattel>>. Acesso em: 03 dez. 2008.
- FOTEL, Trine; THOMSEN, Thyra Uth. The Surveillance of Children's Mobility. *Surveillance & Society*, Londres, v. 1, n. 4, p.535-554, 2004. Disponível em: <[http://www.surveillance-and-society.org/articles1\(4\)/children.pdf](http://www.surveillance-and-society.org/articles1(4)/children.pdf)>. Acesso em: 27 mar. 2010.
- GARTMAN, David. Three Ages of the Automobile: The cultural logics of the car. *Theory Culture & Society*, Lancaster, Malden, Nova Deli, v. 21, n. , p.168-195, dez. 2004.
- KINGHAN, Simon; DONOHOE, Sarah. Children's perceptions of transport. *World Transport Policy & Practice*, Lancaster, v. 8, n. 1, p.6-10, 2002.
- LUDD, Ned (org.). *Apocalypse motorizado*. São Paulo: Conrad Livros, 2004
- MAXWELL, Simon. Negotiating Car Use in Everyday Life. In: MILLER, Daniel. *Car Cultures*. Oxford, Nova York: Berg, 2001. p. 203-222.
- MEATON, Julia; KINGHAM, Simon. Children's perceptions of Transport Modes: car culture in the classroom?. *World Transport Policy & Practice*, Lancaster, v. 4, n. 2, p.12-16, 1998
- PAINE, Chris. *Quem matou o carro elétrico?* [filme-vídeo] Estados Unidos. DVD, 92 min. colorido.
- SARMENTO, Manuel Jacinto. As culturas da infância nas encruzilhadas da 2ª modernidade. In: SARMENTO, Manuel Jacinto; CERISARA, Ana Beatriz. *Crianças e miúdos: perspectivas sócio-pedagógicas da infância e educação*. Porto: Asa, 2004. p. 9-34.
- SHELLER, Mimi. Automotive emotions: feeling the car. *Theory Culture & Society*, Lancaster-ru, v. 21, n. 4-5, p.221-242, 2004
- _____; URRY, John. The city and the car. *International Journal Of Urban And Regional Research*, Oxford e Malden, v. 24, n. , p.737-757, dez. 2000.
- TORNQUIST, Carmen S. Retournez a vos fourneaux: réflexions sur la mobilité urbaine dans l'île de la Réunion. *Recherches féministes* n 22, v.1, 2009.
- _____; DUTRA, Cristian e KUHLMAN, Adriana. *Sociabilidades e subjetividades no cotidiano do trânsito: Florianópolis(1995-2005)*. Relatório de pesquisa UDESC, 2009.



URRY, John. The “System” of ‘Automobility’,. *Theory, Culture & Society*, Londres-ING, Thousand Oaks-EUA, Nova Deli-IND, v. 21(4/5), p.25-39, 2004.