

LUNA ESMERALDO GAMA LYRA

POR ONDE CAMINHAM AS MULHERES?

UM ESTUDO SOBRE OS PERCURSOS COTIDIANOS DE MULHERES DIARISTAS EM BELO
HORIZONTE

ESCOLA DE ARQUITETURA _ **UFMG**
BELO HORIZONTE, MG _ **2017**

LUNA ESMERALDO GAMA LYRA

POR ONDE CAMINHAM AS MULHERES?

UM ESTUDO SOBRE OS PERCURSOS COTIDIANOS DE MULHERES DIARISTAS EM BELO HORIZONTE

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção de título de Mestre em Arquitetura.

Área de Concentração: Teoria, Produção e Experiência do Espaço

Orientadora: Dra. Silke Kapp

Escola de Arquitetura, UFMG

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
BELO HORIZONTE, 2017

FICHA CATALOGRÁFICA

L992P

Lyra, Luna Esmeraldo Gama.

Por onde caminham as mulheres? [manuscrito] : um estudo sobre os percursos cotidianos de mulheres diaristas em Belo Horizonte / Luna Esmeraldo Gama Lyra. - 2017.

128 f. : il.

Orientadora: Silke Kapp.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.

1. Mulheres - Teses. 2. Planejamento urbano - Teses. 3. Espaço urbano - Teses. 4. Transporte urbano - Teses. I. Kapp, Silke. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura. III. Título.

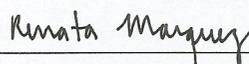
FICHA CATALOGRÁFICA: BIBLIOTECA RAFFAELLO BERTI, ESCOLA DE ARQUITETURA/UFMG

Dissertação defendida junto ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo - NPGAU – da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, e aprovada em 30 de setembro de 2016 pela Comissão Examinadora:

Profa. Dra. Silke Kapp (EA-UFMG - Orientadora)



Profa. Dra. Renata Moreira Marquez (EA-UFMG)



Profa. Dra. Ana Maria Rabelo Gomes (FAE-UFMG)

(via teleconferência)

Dedico este trabalho às mulheres que conheci pelas ruas de Belo Horizonte, por inspirarem coragem, resistência e imaginação frente ao cotidiano desafiador da cidade.

AGRADECIMENTOS

Ao longo destes dois anos, descobri todo um universo novo e incrível de pessoas ao adentrar pelas montanhosas gerais. Aqui, onde o passo é mais lento e a brisa tem outros nomes, reencontrei também antigos afetos, que cresceram dentro de mim. A todas essas pessoas, que de algum modo me atravessaram com palavras, gestos, provocações e inspirações, deixo meus sinceros agradecimentos.

À Silke, minha orientadora, pelas conversas preciosas, pela generosidade com o conhecimento, pelo cuidado com as palavras e por semear o espírito crítico em mim.

À professora Ana Baltazar, pelas instigantes discussões em sala de aula, onde foram traçados os caminhos iniciais deste trabalho.

Às professoras Ana Gomes e Renata Marquez, pelas inestimáveis contribuições durante a banca de qualificação. Seus comentários e sugestões estiveram presentes em muitos momentos em campo e na escrita.

Aos professores Jupira Mendonça, Stéphane Huchet e Celina Borges, por apoiarem minha experiência na docência durante estes dois anos. Aos colegas Luciana e Anderson, pelos momentos enriquecedores compartilhados em sala de aula. E aos meus alunos, que me permitiram trocas inspiradoras e muitos aprendizados.

Ao colegas do MOM, pelos ricos debates. Ao NPGAU, pela oportunidade de realizar o curso de mestrado e, em especial, à Maria Paula, pela atenção e pelo cuidado.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo apoio financeiro para realização deste trabalho e pela disponibilização à comunidade acadêmica o Portal de Periódicos, importante ferramenta de democratização e divulgação do conhecimento científico.

À Joana, por compartilhar sua casa e seu afeto. À Thaís e ao Maurício, por me apresentarem sempre um pouco mais de Belo Horizonte e do universo mágico de Fubá, Marieta e Matsu. À Laura e Laís, pela amizade e apoio nessa jornada. Nossos encontros científicos, afetivos, políticos, descontraídos ajudaram a construir este trabalho e a tornar *beagá* uma cidade mais amorosa.

Ao Victor, amigo das horas difíceis e solitárias e de conversas regadas a café e tapioca. À Tia Marlene, pela calorosa recepção e por compartilhar as espertezas da vida.

À Natália, à Cibele e à Taís, irmãs da vida, de correr o mundo e de viver os pequenos prazeres.

Ao Fubá, por lembrar as desimportâncias que constituem a essência da vida.

À minha madrinha e professora Gema Esmeraldo, que me inspirou a seguir este caminho e me apresentou à força das mulheres.

Ao Mateus, à Bel e à Jana, pelas conversas e conselhos de todas as horas.

Ao meus pais, Jacqueline e Stélio, pelos pequenos e grandes gestos.

À Camila, que me ensinou que a revolução é e sempre será cotidiana. E que é possível [re]existir *sin perder la ternura*.

Para apalpar as intimidades do mundo é preciso saber:

a) Que o esplendor da manhã não se abre com faca [...]

Manoel de Barros

RESUMO

Este trabalho tem como intuito compreender de que maneira o planejamento e a produção do espaço urbano afetam de forma sexista a vida das mulheres, particularmente daquelas mais pobres e periféricas. Para tanto, foram realizados sete estudos de caso com mulheres que trabalham como faxineiras diaristas e que vivem na Região Metropolitana de Belo Horizonte, a partir de entrevistas realizadas em seus percursos cotidianos entre trabalho e casa. A pesquisa abrangeu três aspectos da relação dessas mulheres com a cidade: o trabalho de reprodução, a mobilidade urbana e o espaço cotidiano. A partir da análise das entrevistas e dos percursos realizados, foi possível concluir, em primeiro lugar, que um elemento fundamental para a consolidação da precariedade das vidas dessas mulheres é o espaço. É através dele que se materializam as distâncias metropolitanas, e é nele que são distribuídos desigualmente os recursos e investimentos arrecadados coletivamente. No campo da mobilidade urbana, observou-se a prevalência de investimentos para atender os fluxos demandados pelas atividades produtivas, tanto no transporte público como nas políticas públicas em geral, desconsiderando-se outros percursos e atividades presentes no espaço urbano. Os percursos das mulheres entrevistadas são repletos de pequenas paradas e com grande mudança de modais, portanto, não estão contemplados pela lógica atual e são, por essa razão, mais longos e cansativos. No que tange o espaço cotidiano, foi possível perceber que todas as mulheres viviam em bairros surgidos a partir de loteamentos populares em regiões periféricas à Belo Horizonte e aos seus próprios municípios, com grande precariedade de serviços e infraestrutura urbana. Ficou claro que os espaços residenciais foram desenhados de modo a maximizar o lucro e com pouca preocupação em estimular a qualidade de vida dos moradores. Esse cenário dificulta em grande medida a realização de atividades simples de reprodução, impondo às mulheres uma rotina de deslocamento para regiões próximas ou para o centro de Belo Horizonte para suprir suas necessidades. Tampouco facilitam o contato e a organização entre vizinhos, que poderiam compartilhar com elas demandas coletivas. Por fim, foi possível constatar também pequenos gestos, em um nível individual, de resistência e criatividade para tornar o cotidiano menos dispendioso em termos de energia e de dinheiro. Seus corpos, muitas vezes postos em situação de vulnerabilidade, revelam também uma potência para se opor aos obstáculos presentes no espaço urbano.

Palavras-chave: gênero; trabalho de reprodução; planejamento urbano; espaço cotidiano; mobilidade urbana.

ABSTRACT

This research aims to understand how the urban planning and production of urban space affect women's lives in a sexist way, especially those who are the poorest and who live in peripheral settlements. Therefore, seven case studies of women who work as housekeepers and live in the metropolitan region of Belo Horizonte (RMBH) were conducted, based on interviews along their commuting travels between work and home. The research addressed three aspects of the relationship between these women and their urban experience: reproduction work, urban mobility and everyday space. From the analysis of interviews and commuting journeys, it was concluded that a key element in the consolidation of the precariousness of the lives of these women is the space where they live and pass by. It is through the space that metropolitan distances materialize and it is on the space that public resources and investments are unequally distributed. In the urban mobility matter, it was found a prevalence of investments to attend flows demanded by solely by productive activities in both public transport and mobility policies, disregarding the diversity of routes and activities in the urban space. The routes of the interviewed women are composed mainly by small stops and various transport modal changes. Thus, they are not assisted by the current logic of mobility policies and face more exhaustive and longer commuting. Regarding the daily space, it was revealed that all seven women live in popular housing developments in peripheral regions of RMBH, poorly assisted by precarious essential services and urban infrastructure. It was clear that these residential areas were designed to maximize profit and with little concern about stimulating life quality for its residents. This scenario largely complicates the fulfillment of simple reproduction activities, imposing women a tiresome routine of shifts to nearby regions or Belo Horizonte's CBD to meet their household needs. Also, it impedes contact and organization among neighbors, who might share collective demands with them. Finally, it was found that, on an individual level, small gestures of strength and creativity are vital to make the everyday less expensive in terms of energy and money. Their bodies, often placed in vulnerable situations, can also reveal power to oppose the obstacles presented in the urban space.

Key words: gender; reproduction work; urban planning; everyday space; urban mobility.

LISTA DE SIGLAS

BRT	BUS RAPID TRANSIT (TRANSPORTE RÁPIDO POR ÔNIBUS)
CGP	CONDIÇÕES GERAIS DE PRODUÇÃO
IBGE	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA
PNAD	PESQUISA NACIONAL POR AMOSTRA DE DOMICÍLIOS
PESQUISA OD	PESQUISA ORIGEM-DESTINO
RM	REGIÃO METROPOLITANA
RMBH	REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE

LISTA DE IMAGENS

IMAGEM 01	MARCHA DAS VADIAS 2015, SÃO PAULO	P. 50
IMAGEM 02	MARCHA DAS VADIAS 2014, SÃO PAULO	P. 50
IMAGEM 03	SITE CHEGA DE FIU-FIU	P. 51
IMAGEM 04	CLARICE LISPECTOR (À ESQUERDA) E CAROLINA MARIA DE JESUS (À DIREITA)	P. 69
IMAGEM 05	MAPA GERAL DOS PERCURSOS DAS MULHERES ENTREVISTADAS	P. 75
IMAGEM 06	MAPA DO PERCURSO DE DINHA, DE SABARÁ	P. 77
IMAGEM 07	MAPA DO PERCURSO DE DALVA, DE RIBEIRÃO DAS NEVES	P. 79
IMAGEM 08	MAPA DO PERCURSO DE LORENA, DE BETIM	P. 81
IMAGEM 09	MAPA DO PERCURSO DE ROSA, DE BETIM	P. 83
IMAGEM 10	MAPA DO PERCURSO DE DE RITA, DE RIBEIRÃO DAS NEVES	P. 85
IMAGEM 11	MAPA DO PERCURSO DE JANDIRA, DE RIBEIRÃO DAS NEVES	P. 87
IMAGEM 12	MAPA DO PERCURSO DE TERESA, DE NOVA LIMA	P. 89

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
1 _ POR ONDE CAMINHAM AS MULHERES	23
1.1 _ MULHERES PÚBLICAS	23
1.2 _ RESTRIÇÕES E POSSIBILIDADES PARA OS PERCURSOS COTIDIANOS	35
1.3 _ A PRODUÇÃO SEXISTA DO ESPAÇO URBANO	41
1.4 _ APARIÇÃO E POLÍTICA	46
2 _ PERCURSOS METODOLÓGICOS	53
2.1 _ O PROBLEMA DA PESQUISA	54
2.2 _ O PERCURSO DA PESQUISA: ESCOLHAS E DESAFIOS	56
2.3 _ SUJEITOS DA PESQUISA: DIARISTAS NO CONTEXTO URBANO	64
3 _ NARRATIVAS ITINERANTES	73
3.1 _ COTIDIANOS FEMININOS	76
3.1.1 _ DINHA	76
3.1.2 _ DALVA	78
3.1.3 _ LORENA	80
3.1.4 _ ROSA	82
3.1.5 _ RITA	84
3.1.6 _ JANDIRA	86
3.1.7 _ TERESA	88
3.2 _ NOVA CLASSE TRABALHADORA E TRABALHO DE REPRODUÇÃO FEMININO	90
3.3 _ MOBILIDADE URBANA	99
3.4 _ ESPAÇO COTIDIANO, ESPAÇO PERIFÉRICO	111
CONSIDERAÇÕES E ABERTURAS	119
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	125

INTRODUÇÃO

A inquietação inicial que deu origem a este trabalho surge do debate público sobre o acesso amplo e seguro à cidade pelas mulheres. O trabalho tem como intuito compreender melhor de que maneira o planejamento e a produção do espaço urbano afetam de maneira sexista a vida das mulheres, particularmente daquelas mais pobres e periféricas.

É raro conhecer alguém que nunca tenha ouvido a frase “lugar de mulher é na cozinha”. Nela, está implícita uma porção de significados. “Uma mulher deve saber cozinhar e cuidar das tarefas domésticas” seria o mais literal deles. Porém também podemos entender como um cerceamento às mulheres em usar, frequentar e se apropriar do espaço público da cidade, ficando restritas ao espaço privado da casa. Uma terceira e pertinente interpretação diz respeito ao entendimento de que não cabe às mulheres participar do que a filósofa alemã Hannah Arendt chama de “domínio público”, o lugar comum onde se estabelecem a comunicação e ação coletiva.

De outro lado, àquelas mulheres que rejeitam a referida frase destina-se a alcunha “mulher da rua”, que indica pejorativamente a coincidência entre uma mulher que frequenta o espaço público e sua condição de prostituta ou de mulher devassa, disponível ao prazer masculino. Estes chavões amplamente disseminados e repetidos em nossa cultura revelam riscos implicados na presença feminina no espaço público. Estar ali, em alguma medida, representa uma resistência a esta cultura, socialmente aceita e estabelecida, e é passível de repressão e violência. É claro que, nos dias atuais, muitas mulheres caminham todos os dias pelas ruas das cidades, mas sua presença massiva não lhes garante segurança ou liberdade.

Tampouco, como será argumentado neste trabalho, assegura-lhes voz e importância nas decisões sobre como a cidade será organizada, que atividades e funções serão priorizadas e, por fim, como os recursos materiais e financeiros coletivos serão investidos em sua produção e gestão. Assim, sua presença no espaço urbano se dá pela insistência exaustiva que, de um lado, é indesejada e hostilizada, e de outro é ignorada em suas necessidades e desejos.

Esse cenário evidencia a importância de se ampliar as investigações acerca do problema. Porém, ele também indica o quão amplas e complexas são as questões a serem abordadas. Recentemente, muitas agências multilaterais têm incorporado em seu discurso oficial esse debate. Em particular, a Organização das Nações Unidas têm divulgado uma série de cartilhas e documentos que discutem o assunto em uma perspectiva mais generalista e institucional (UN-HABITAT, 2008, 2012).

Entretanto, há algumas décadas, diversos pesquisadores têm feito um debate que não se limita a encontrar soluções e instrumentos urbanísticos padronizados. Isso se deve, em parte, a um esforço conjunto de mulheres feministas dentro e fora da academia para dar visibilidade à pauta. São muitos os enfoques das pesquisas, como por exemplo a violência de gênero e o assédio sexual no espaço público; a provisão de infraestrutura e serviços básicos em regiões periféricas e suburbanas, como creches e postos de saúde; o impacto da legislação urbanística no cotidiano das mulheres; e os padrões e demandas de mobilidade urbana de mulheres de diferentes classes sociais.

Este último, a mobilidade urbana feminina, é o ponto de partida da pesquisa feita para esta dissertação e o recorte proposto para endereçar esse problema diz respeito a um grupo particular de mulheres que vive uma condição de grande vulnerabilidade e precariedade. A partir do estudo dos percursos urbanos de mulheres que trabalham como faxineiras diaristas e que vivem na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), a pesquisa se focou em compreender alguns aspectos da relação dessas mulheres com a cidade: o trabalho de reprodução, a própria mobilidade urbana e o espaço cotidiano. Ao longo da dissertação, esses três temas serão aprofundados a partir de diversos teóricos e da análise da pesquisa empírica, partindo inicialmente de um cenário mais amplo sobre as mulheres em geral até abordar a situação específica das diaristas na RMBH.

O primeiro aspecto, o trabalho de reprodução, indica as atividades básicas necessárias para a manutenção da vida. Pela condição de viver em uma sociedade machista, essas atividades – como abastecimento da casa, vestimenta, alimentação e cuidado com filhos – ainda recaem principalmente sobre a responsabilidade das mulheres. E para serem realizadas, elas demandam muitos deslocamentos pela cidade, até o mercado ou ao posto de saúde, por exemplo. Assim, para além do trabalho remunerado que exercem como diaristas, os percursos cotidianos dos sujeitos da pesquisa aqui apresentada também podem relevar muito sobre suas atividades reprodutivas e como elas conseguem conciliar todas as suas necessidades através do uso do espaço urbano.

Dentro dos estudos sobre gênero, o trabalho reprodutivo é um dos assuntos com maior disponibilidade de literatura. A maior parte dela explora as relações de poder dentro do espaço doméstico e familiar, porém há poucos trabalhos que abordem especificamente a relação entre trabalho reprodutivo e espaço urbano. O trabalho de algumas geógrafas e historiadoras têm ajudado a preencher essa lacunas, como é o caso de Louise Tilly e Joan Scott (1989), sobre as mudanças nas relações sociais causadas pela industrialização na França e Inglaterra; Doreen Massey (1993), sobre a relação entre gênero e as estruturas espaciais de produção na Inglaterra; Gillian Rose (1994), sobre a relação entre espaço urbano, tempo e trabalho reprodutivo nos EUA; e Linda McDowell (1999), sobre as migrações femininas e os impactos no território na Grã-Bretanha.

Suas obras dão contribuições importantes, no entanto elas enfocam apenas o contexto de países ditos desenvolvidos. Em um recorte mais próximo, a partir de disciplinas como a história e a antropologia, é possível encontrar algumas pistas sobre o papel do espaço urbano na vida das mulheres no Brasil, como falam Luciano Figueiredo, sobre a vida das mulheres pobres e negras no Brasil colonial; Raquel Soihet (2004), sobre a violência sofrida por mulheres pobres no início do séc. XX; e Ruth Landes (1967), sobre a vida das mulheres do candomblé na década de 1940 em Salvador. Entretanto, permanece em aberto a necessidade de explorar dentro dos estudos urbanos os contextos de países periféricos e, em particular, o contexto brasileiro – que é permeado de particularidades, como a grande desigualdade social, o passado escravocrata e tempos próprios nas conquistas de direitos civis para mulheres.

Outro aspecto a ser aprofundado é a própria mobilidade urbana. Esse assunto é bastante amplo, uma vez que os deslocamentos urbanos são a forma de chegar aos lugares e acessar às atividades cotidianas de cada pessoa. Para ir até uma lotérica, ao trabalho ou ao mercado, é preciso caminhar, tomar um ônibus (no caso das mulheres aqui estudadas) e caminhar novamente. A partir dos percursos que cada pessoa faz, é possível compreender sua rotina, os obstáculos e as facilidades que as políticas públicas de mobilidade põem para ela.

Enquanto grupo de mulheres pobres e periféricas, elas sofrem duplamente. Como mulheres, responsáveis pela maior parte do trabalho reprodutivo, elas precisam conciliar essa demanda com seu trabalho remunerado de diaristas. Entretanto, o transporte público em diversos países tende a priorizar rotas e horários que beneficiem as atividades “produtivas” e a negligenciar as atividades de reprodução que essas mulheres realizam (Levy, 2013), situação também encontrada no Brasil. Como moradoras de municípios periféricos, em bairros com pouca infraestrutura, as mulheres estudadas neste trabalho sofrem com a pouca disponibilidade de linhas, pontos de parada de ônibus sombreados e calçadas acessíveis.

As particularidades da mobilidade feminina ainda permanecem pouco abordadas, tanto no campo das políticas públicas, quanto como matéria de investigação científica. Como será mostrado mais à frente neste trabalho, algumas pesquisas de natureza quantitativa têm sido feitas em países periféricos, como Índia (Astrop et al, 1996), Quênia (Salon; Gullyani, 2010) e Nigéria (Adetunji, 2013). Elas apontam consideráveis diferenças entre homens e mulheres na forma de se locomover pela cidade. Também indicam que a dificuldade de acesso ao transporte é um dos fatores que diminuem as possibilidades das mulheres de conseguir trabalhos melhor remunerados e maior independência.

No caso brasileiro, ainda há poucas dados sobre padrões e demandas de deslocamentos femininos. A principal discussão que têm sido feita atualmente gira em torno do problema do assédio sexual, porém mesmo ela carece de fontes seguras de informações. Algumas ações surgem no sentido levantar soluções, como foi a controversa implementação de vagões exclusivos para mulheres em trens e metrô em duas capitais brasileiras. Fora do âmbito institucional também ocorre um movimento por parte de grupos auto-organizados de mulheres propondo ações de denúncia e solidariedade entre vítimas, como o mapeamento

de assédios no espaço público; a distribuição de alfinetes e apitos em estações; e campanhas que incentivam mulheres desconhecidas a se acompanharem na rua.

O terceiro aspecto a ser observado é o espaço cotidiano. Esse é um aspecto particularmente importante porque ele permite observar as interseções entre as questões de gênero e de classe social de maneira mais clara. Como foi dito, a mobilidade urbana, no contexto abordado aqui, é pensada a partir das atividades produtivas, que geram lucro. Entretanto, não só a mobilidade, mas o espaço urbano como um todo é planejado e produzido a partir de interesses capitalistas.

Como os investimentos públicos se voltam para estimular as atividades econômicas e, no caso da RMBH, principalmente a atividade industrial, outras demandas sociais são negligenciadas. Em regiões periféricas, isso afeta principalmente a instalação e o fornecimento de serviços essenciais e infraestruturas básicas para populações vulneráveis e com poucas condições de arcar com esses custos individualmente. Essa política tende a gerar uma desigualdade de urbanidade entre bairros ou municípios próximos e a condicionar um grupo considerável de cidadãos à precariedade.

Em outros momentos, o Estado se manifesta ativamente enquanto agente produtor de legislações e planos urbanísticos que dificultam ou mesmo impedem que o trabalho de reprodução possa ser coletivizado ou compartilhado. Esse tipo de situação é visível em zoneamentos urbanos que impedem usos mistos, criando zonas especializadas para cada função ou uso – como por exemplo, zonas de serviços de saúde, zonas residenciais, zonas comerciais. Essa é uma situação extrema, mas que tende a ser aplicada em menor medida em várias regiões metropolitanas. Os impactos disso são sentidos de maneira mais forte pelas mulheres que vivem nessas condições, por serem elas que terão de superar as grandes distâncias impostas por esse cenário para garantir as condições mínimas de sobrevivência para sua família através do trabalho de reprodução.

Se no caso do trabalho de reprodução e da mobilidade há mais estudos e um debate mais sólido, o tema da produção capitalista do espaço e seus impactos no cotidiano das mulheres permanece incipiente.

Os objetivos da pesquisa apresentada nesta dissertação foram elencados a partir desta exposição sobre os diversos aspectos que permeiam o tema de investigação

proposto e da identificação de questões que carecem de aprofundamento. Primeiro, a pesquisa tinha como intuito entender como o planejamento urbano atua de maneira sexista na vidas das mulheres a serem estudadas, seja pela ação direta ou pela negligência. Em segundo lugar, era importante perceber como as mulheres estudadas lidam com essas dificuldades, nos três aspectos já citados. Por fim, era fundamental observar possíveis resistências individuais ou coletivas que promovam ações transformadoras e quais relações sócio-espaciais impedem ou estimulam essas ações.

Esta dissertação está estruturada em três capítulos, além desta introdução e das considerações finais. No primeiro capítulo, apresento alguns pressupostos teóricos, para contextualizar a discussão mais ampla sobre a presença e a experiência das mulheres no espaço público da cidade. No segundo capítulo, apresento a construção da pesquisa empírica, abordando definição do problema da pesquisa, a partir das lacunas identificadas durante a pesquisa da literatura. Posteriormente, indico os recursos metodológicos e procedimentos utilizados na coleta de dados e discuto alguns apontamentos teóricos que embasam e justificam as escolhas feitas. No terceiro capítulo, apresento os dados coletados para a pesquisa empírica em formato de breves narrativas. Posteriormente, faço uma análise que põe em diálogo os dados e a literatura pertinente.

1_ **POR ONDE CAMINHAM AS MULHERES**

Em um primeiro momento deste capítulo, abordo em uma perspectiva histórica o papel feminino nas atividades reprodutivas e produtivas, e como sua relação com estas duas dimensões do trabalho estão intimamente associadas ao seu acesso aos espaços públicos da cidade. Em um segundo momento, proponho olhar para essa experiência urbana feminina a partir dos seus percursos cotidianos, que em última instância são os meios através dos quais é possível chegar e estar na cidade. Em seguida, delinco um cenário mais amplo, em que defendo que a mobilidade é um aspecto dentro de um projeto maior de construção do espaço urbano, que se dá de maneira a ignorar e dificultar o acesso das mulheres à cidade, em diferentes graus e aspectos. Finalmente, aponto a necessidade de pensar coletiva e inclusivamente a produção do espaço da cidade e a importância da articulação das mulheres enquanto corpo político neste contexto.

1.1_ **MULHERES PÚBLICAS**

A história recente da relação das mulheres com o espaço público das cidades ocidentais é repleta de interrupções e controvérsias, que variam a depender do lugar e do momento para o qual olhamos. Entretanto, é possível traçar alguns marcos comuns entre as várias cidades desde a Revolução Industrial, ainda que distantes espacial e culturalmente.

Um destes marcos diz respeito à maneira como o trabalho passa a ser organizado nas sociedades industriais. Com ela, há uma clara separação entre atividades

produtivas e reprodutivas, antes realizadas simultaneamente em espaços comuns, em geral domésticos. A fábrica passa a ser o lugar onde as mercadorias e bens de consumo são produzidos, em série e grande escala; enquanto a casa se mantém como o espaço para a realização de atividades reprodutivas, ou seja, aquelas fundamentais para a manutenção da vida humana, como o provimento de alimentos e vestimentas, bem como o cuidado com crianças e idosos.

As historiadoras estadunidenses Louise Tilly e Joan Scott (1989), no trabalho “Women, work & family”¹, discutem as mudanças na organização social do trabalho no período de transição e consolidação da Revolução Industrial em dois países onde primeiramente ocorreu esse processo: Grã-Bretanha e França; seu foco se centra nos impactos sobre as mulheres e a família.

Elas apontam que, a priori, não é possível identificar a reprodução como uma atividade exclusiva das mulheres, embora em diversas culturas ocidentais, tenha sido um papel predominantemente feminino e ligado intimamente à maternidade. No período pré-industrial, naqueles dois países, a principal tarefa das mulheres se centrava em garantir a alimentação do grupo familiar, a partir da produção de alimentos – pela criação de animais e plantação de pequenas hortas – e do seu preparo; quando habitavam o meio urbano, poderiam acessar um mercado local para comprar alguns suprimentos.

Com o aparecimento ainda incipiente da indústria, a possibilidade de conciliar atividades produtivas e reprodutivas se torna mais difícil para as mulheres, dada a separação entre os espaços onde cada trabalho é realizado e a dificuldade de atender aos tempos e ritmos fabris; ocorre também o que as autoras indicam como uma “nova ênfase cultural no fato de a reprodução ser uma função exclusiva feminina” (Tilly; Scott, 1989, p. 8)². Aos homens, caberia prover sustento material e financeiro à família, por meio do trabalho produtivo; mas também de tomar parte nos espaços da política e do poder, assim como nos espaços públicos e institucionais.

¹ Em tradução livre: “Mulheres, trabalho e família”.

² No original: “[...] a new cultural emphasis on the fact that reproduction was exclusively a female function [...]”. Tradução minha.

A divisão de papéis de gênero onde a autoridade é atribuída e exercida pelos homens caracteriza o modo de organização social do patriarcado e foi ao longo do tempo justificada de diversas maneiras. A principal delas se alicerça na existência de uma essência feminina e outra masculina, de caráter genético, natural e imutável, que diferenciaria a população em dois gêneros segundo características e habilidades inerentes. Esta visão atrelada a um determinismo biológico e a uma divisão binária do gênero foi bastante refutada por teóricas feministas, que argumentam que as categorias de feminilidade e masculinidade são em realidade construídas socialmente, em um dado tempo e espaço, e que podem variar nos diferentes contextos³.

Em uma proposta radical para pensar as divisões de gênero para além do binarismo feminino-masculino e suas representações, a filósofa estadunidense Judith Butler defende que

O gênero não é exatamente o que alguém “é”, tampouco é o que alguém “tem” precisamente. O gênero é o aparato por meio do qual tem lugar a produção e a normalização do masculino e do feminino junto às formas intersticiais hormonais, cromossômicas, psíquicas e performativas que o gênero assume. (Butler, 2004, p. 42, tradução minha)⁴

Butler aponta que o gênero enquanto norma se constituiria como uma forma de “poder social” produtora do “campo inteligível dos sujeitos”. A normatização do gênero determinaria, assim, aquilo que somos capazes de assimilar e aceitar socialmente. O esforço de Butler visa revelar aquilo que se atesta como verdade dogmática, mas que é em grande medida uma produção discursiva, não neutra. Em outras palavras, não se trata de um fato da natureza, dado e fixo, mas de um conjunto de normas estabelecidas social e coletivamente.

3 Para um aprofundamento sobre este tema, ler MOI, Toril. *Feminist, Female, Feminine*. In: BELSEY, Catherine; MOORE, Jane. *The feminist reader: essays in gender and the politics of literary criticism*. New York: Basil Blackwell, 1989. p. 117-132.

4 No original: “Gender is not exactly what one ‘is’ nor is it precisely what one ‘has’. Gender is the apparatus by which the production and normalization of masculine and feminine take place along with the interstitial forms of hormonal, chromosomal, psychic, and performative that gender assumes.”

Esta discussão sobre o gênero e seus significados sociais tem um sentido preciso para este debate. Ela evidencia a forma como a divisão entre espaço público enquanto esfera masculina e espaço doméstico enquanto esfera feminina parte desta produção discursiva que busca naturalizar qualidades femininas e masculinas, vinculando-as às suas possibilidades de livre acesso à cidade e à vida política e social.

A geógrafa britânica Gillian Rose aponta que durante os séculos XVII e XVIII há um aprofundamento desta divisão de papéis de gênero no cenário de urbanização europeu. As mulheres, consideradas biologicamente passivas e frágeis, não estariam aptas a lidar com os perigos da rua e deveriam se manter protegidas e dedicadas ao trabalho doméstico, longe da esfera masculina dos trabalhos assalariados e dos espaços de decisão política.

O domínio do público e do político foi construído como um de racionalidade, individualidade, auto-controle e, portanto, masculino, uma vez que apenas homens poderiam ser indivíduos racionais plenos, livres de relações passionais. [...] Através da “masculinização” do corpo político, o espaço público era também representado como uma arena masculina (Rose, 1993, p. 35-36, tradução minha)⁵

No artigo “The invisible *flanêur*”⁶, a pesquisadora britânica Elizabeth Wilson (1992) discorre sobre esta dicotomia na aparição pública de homens e mulheres, na Europa urbana do século XIX. A metrópole era lida de maneira ambígua. Para o corpo masculino – e burguês – que ali habitava as ruas, os cafés, teatros e bordéis, havia a possibilidade de prazer e contemplação. Possuíam uma liberdade que raras vezes era concedida às mulheres.

Essa abertura para olhar e caminhar pela cidade se traduz no personagem literário do *flanêur*, que aparece como ícone urbano no surgimento das metrópoles

⁵ No original: “[...] The realm of the public and the political was constructed as one of rationality, individuality, self-control and hence masculinity, since only men could be fully rational individuals, free from passionate attachments. [...] Through the masculinization of the body politic, public space was also represented as a masculine arena.”

⁶ Em tradução livre, “O andarilho invisível”. O termo francês *flanêur*, por se tratar de um conceito complexo, não tem tradução direta e fácil. Ainda que se possa atribuir a ele as correspondências de andarilho, vagante, deambulante, nenhum destes termos de fato esgotam seu significado.

européias, em especial de Paris. Um *flanêur* vaga pela multidão urbana, perambula atento porém sem rumo, em busca de inspiração e do acaso. Muitos artistas e intelectuais da época utilizavam-se da *flanância* para descobrir o mundo urbano que efervescia. Flanar prescinde da habilidade de se fazer invisível ao bando que caminha na rua, em um exercício de contemplação. Ser um *flanêur*, palavra raras vezes utilizada no feminino, só era possível aos homens.

Difícilmente, as mulheres poderiam passar despercebidas nas ruas povoadas de homens. Ali, elas eram vistas como estrangeiras, intrusas; e a metrópole, apresentada como um lugar aberto à promiscuidade. De certa maneira, a todas aquelas que adentravam a rua era assinalado o estereótipo de mulher vagabunda ou prostituta, de presença indesejada, pelo seu poder de corromper os valores e a moral impostos pelas classes dominantes. As mulheres que desejavam se manter “puras e intocadas” deveriam permanecer em casa, longe do olhar masculino.

Wilson narra o intenso debate que se instaurou em Londres para conter a prostituição e higienizar o espaço público. Entretanto, as diversas leis escritas com intuito de regular e coibir esta atividade recaíam no limite tênue de restringir a circulação de todas as mulheres. Estas, uma vez que ocupassem as ruas, poderiam ser vistas como “mulheres públicas”.

Este cenário não difere muito daquele encontrado no Brasil colonial. A seguir, aponto três autores que dissertam sobre a presença das mulheres na cidade e discorrem acerca da emergência de um controverso espaço urbano, em que as tentativas normatizadoras do Estado e da Igreja Católica se opunham frontalmente à apropriação popular, festiva e caótica das vilas e centros urbanos.

Um destes autores, o historiador Luciano Figueiredo, discorre no texto “Mulheres nas Minas Gerais” (2004) sobre a vida das mulheres em Vila Rica no século XVIII, no auge da atividade de mineração de ouro na região⁷. Na colônia, às mulheres cabiam o casamento e os afazeres domésticos, quando eram parte da elite local; porém para a maioria delas, escravas ou forras, era imperativo o trabalho. Não podiam assumir nenhuma função política ou administrativa, tampouco podiam trabalhar na mineração, todas atividades consideradas masculinas. A elas eram reservadas

⁷ Vila Rica, atual cidade de Ouro Preto.

outras ocupações, na panificação, tecelagem, ou ainda como cozinheiras, lavadeiras e criadas.

Era no pequeno comércio, todavia, que se dava sua presença mais marcante. Figueiredo conta que muitas destas mulheres atuavam como ambulantes e eram conhecidas por “negras de tabuleiro”, em referência à bandeja onde levavam doces, fumo e outros artigos desde os centros das vilas até às distantes áreas de lavras de minério, onde muitos escravos lhes pagavam com o ouro contrabandeado. Sua experiência na cidade era bastante distante daquela vivida pelas senhoras ricas, que jamais deviam andar desacompanhadas ou socializar com desconhecidos. Elas caminhavam livremente pela rua, indo aonde houvesse uma oportunidade de negócio.

O autor aponta que havia também o trabalho nas quitandas, com forte presença feminina. Estas “tavernas” assumiam diversas outras funções, para além do comércio, e tinham um importante papel na organização política dos escravos e das camadas populares.

Além das funções primordiais desse tipo de comércio, seu interior escondia toda a sorte de atividades escusas, como o contrabando de pedras de ouro e diamantes furtados por escravos. Sob seu teto se tramavam fugas de escravos e aquisição de gêneros para o abastecimento dos quilombos. Espaço de alegria e lazer, batuques em que se dançava e cantava eram ali freqüentemente organizados e encontros sexuais acertados. (Figueiredo, 2004, p. 146)

O cenário que o autor delinea revela a independência e a desenvoltura com que estas mulheres circulavam pela cidade; diferentemente do senso comum de que todas as mulheres forras, e também escravas, costumavam ficar resguardadas aos limites das propriedades rurais e dos espaços domésticos. Igualmente, permite inferir sua importância política na resistência popular ao poder estatal e eclesiástico, em que atuavam na facilitação de abrigo, mantimentos e organização das lutas abolicionistas.

Sua relevância para as dinâmicas sociais da época era conturbadora ao ponto de diversos esforços legislativos terem sido feitos pelo poder público para cercar a livre circulação das “negras de tabuleiro” fora dos limites dos arraiais e das vilas.

Esta tentativa tinha por objetivo diminuir o desvio de ouro nas minas e lavras, que era trocado pelos artigos vendidos por elas.

Igualmente, foram adotadas diversas medidas nas vilas da região de Vila Rica para coibir a proliferação das quitandas e das atividades que ocorriam ali; desde a proibição de escravos de andar pela cidade após as “ave-marias (ao anoitecer)”, à proibição de negros de administrarem vendas ou mesmo a imposição do fechamento total destas. Estes decretos impactavam diretamente as mulheres, que representavam a maioria do corpo de trabalhadores das quitandas ao fim do século XVIII (Figueiredo, 2004).

Outra autora, a historiadora Rachel Soihet, escreve sobre a vida das mulheres ao fim do século XIX e início do século XX. As conclusões de sua pesquisa, realizada a partir de periódicos e inquéritos policiais, coincidem com a realidade descrita por Figueiredo, ao expor as várias tentativas de regular e cercear a presença feminina nos espaços públicos.

No texto “Mulheres pobres e violência no Brasil urbano” (2004), ela apresenta um país mais urbanizado e que começava a organizar as normas da vida pública após a abolição da escravatura. O contexto descrito por ela desvela a tentativa de impor uma ordem burguesa e higienizada nas cidades, com fortes influências européias. A inspiração nas grandes reformas da capital francesa, Paris, incentivou a implantação de toda sorte de normas e obras tanto espaciais como comportamentais. Estas demandas que partiam do Estado e das elites locais recaíam em grande medida sobre as mulheres trabalhadoras da época.

Elas não se limitavam a regulamentar questões do cotidiano cívico e coletivo, mas se prolongavam até o interior do espaço doméstico, incidindo diretamente nas estruturas familiares e especificamente na organização do trabalho reprodutivo.

Especificamente sobre as mulheres recaía uma forte carga de pressões acerca do comportamento pessoal e familiar desejado, que lhes garantissem apropriada inserção na nova ordem, considerando-se que delas dependeria, em grande escala, a consecução dos novos propósitos. [...] A implantação dos moldes da família burguesa entre os trabalhadores era encarada como essencial, visto que no regime capitalista que então se instaurava, com a supressão do escravismo, o custo de reprodução do trabalho era calculado considerando como certa a contribuição invisível, não remunerada, do trabalho doméstico das mulheres. (Soihet, 2004, p. 362)

No caso da cidade do Rio de Janeiro, entre 1904 e 1906, os desalojamentos massivos causados pelas diversas obras de urbanização impetradas pelo prefeito Pereira Passos causaram grande impacto para estas mulheres.

As mulheres sofreram o maior ônus, já que exerciam seus afazeres na própria moradia, agora mais cara e com cômodos reduzidos. Aí exerciam os desvalorizados trabalhos domésticos, fundamentais na reposição diária da força de trabalho de seus companheiros e filhos; como ainda produziam para o mercado, exercendo tarefas como lavadeiras, engomadeiras, doceiras, bordadeiras, floristas, cartomantes e os possíveis biscates que surgissem. (Soihet, 2004, p. 362)

De um lado, entre as mulheres mais ricas, as restrições à aparição pública tinham o intuito de evitar o contato direto com pessoas de outras classes sociais; também lhes era imposto que estivessem acompanhadas, sob o risco de terem sua reputação questionada. Eram no entanto constantemente estimuladas a comparecer ao teatro, a casas de chá e a outros eventos sociais.

Por outro lado, a realidade das mulheres que precisavam trabalhar, para completar ou mesmo garantir todo o orçamento familiar, era bastante diferente. O tratamento dado pela polícia e pela própria população era permeado de violência e humilhações públicas. Muitas vezes, estas mulheres eram impedidas de sentar-se e usufruir da sombra e do descanso nas praças públicas, com o risco de serem taxadas de prostitutas, sofrerem agressões físicas ou mesmo serem presas.

Soihet cita um caso, encontrado em um inquérito policial, em que uma lavadeira foi presa sob a acusação de proferir palavras ofensivas e xingamentos em praça pública; mais tarde, na delegacia, foi ainda acusada de prostituição e vagabundagem. O que se revelou, a partir de uma testemunha, foi a real motivação para a prisão: uma ordem do delegado para impedir que qualquer mulher frequentasse a praça ou permanecesse ali. A moça, tendo resistido ao convite para se retirar, foi levada para a delegacia.

Para as mulheres trabalhadoras, deslocar-se pela cidade era essencial para garantir a subsistência de si e de sua família. Era no espaço público das ruas, praças e comércios que garantiam os mantimentos básicos, a contratação para novos trabalhos e mesmo a construção de laços de solidariedade e afeto (Soihet, 2004). Era também por meio de seus esforços que se garantia o funcionamento da cidade, tanto pelo trabalho doméstico remunerado realizado por muitas delas, nas diversas atividades que se assemelham às de faxineiras e diaristas de hoje; como por serem elas quem principalmente assegurava a reprodução e manutenção da mão-de-obra urbana.

Nesse contexto reside uma contradição latente, mas significativa. Ao impedir sua livre circulação e constantemente questionar a validade de seus motivos para estar na rua e dela dispor para suas necessidades e desejos, o Estado e a sociedade como um todo desestabilizam sua própria estrutura e organização social, altamente dependente do trabalho realizado por estas mulheres.

A terceira autora que trago para essa discussão é a antropóloga estadunidense Ruth Landes, que realizou uma pesquisa etnográfica em Salvador durante os anos de 1938 e 1939. Ali, ela tinha, inicialmente, a intenção de entender as diferenças entre os modos de vida das populações negras no Brasil e em seu país. Publicou seus achados no livro *A cidade das mulheres* (1967 [1947])⁸, onde descreve a vida nos Candomblés baianos e a preponderância feminina na organização do cotidiano dentro e fora dos terreiros⁹.

⁸ A data entre colchetes indica a data da primeira publicação da obra.

⁹ A vivência narrada pela autora perpassa diversos aspectos da vida dos sujeitos que observou e com quem conviveu; as hierarquias presentes dentro da organização das casas de santo, a marginalização de homens homossexuais dos terreiros tradicionais, o sincretismo religioso, as relações de classe, a poligamia masculina negra, dentre outros. Para o argumento deste tópico, escolhi passagens que toquem a relação das mulheres com a cidade e com o trabalho reprodutivo, e as redes de solidariedade feminina presentes no Candomblé.

O título de seu livro, recebido como uma provocação no meio acadêmico da época, dá pistas sobre uma cidade de Salvador que convivia de maneira singular com um matriarcado – intimamente ligado à religião de matriz africana. Landes, ao desembarcar ali, conviveu, conversou e participou ativamente do cotidiano de negros e negras inseridos no Candomblé. Ela relata já de início um espanto com o poder e a influência exercida pelas mães-de-santo e filhas-de-santo, figuras femininas predominantes nos terreiros. Eram elas as responsáveis pela organização, condução e manutenção dos terreiros, e por festas e rituais performados ali; também eram elas que muitas vezes tinham maior renda e chefiavam suas casas.

O cenário que ela constrói em seu tempo na Bahia é, no entanto, complexo.

As mulheres negras dos terreiros detinham prestígio e respeito junto aos mais diversos grupos sociais, desde os mais pobres aos intelectuais e figuras públicas da elite local. Elas também conformavam uma vasta e sólida rede de solidariedade e afeto entre si, sempre cuidando umas das outras, de suas famílias e dos frequentadores dos templos. A autora conta que elas dispunham de grande liberdade para transitar sozinhas pelas ruas e trabalhar no comércio, além dos serviços domésticos. O contraste com as mulheres mais ricas, quase sempre brancas, é evidenciado em diversas conversas e observações relatadas por Landes.

Por todos os cantos havia pretas de saias e torsos coloridos e blusas brancas que refletiam a luz do sol. [...] Geriam açougues, quitandas, balcões de doces e frutas e as barracas onde se vendiam especiarias [...]. (Landes, 1967, p. 22)

Um aristocrata jamais consente que as mulheres da sua classe andem sòzinhas depois do pôr-do-sol, enquanto as negras sempre andam sós, mesmo quando acompanhadas por um homem. (Landes, 1967, p. 68)

- [...] Dona Menininha [mãe-de-santo] mesma se sustenta e estou certo de que as filhas farão o mesmo, quando se casarem. Essa espécie de mulher tem vivido com independência por tanto tempo - por incontáveis gerações - que não posso imaginá-la dependente e trancada em casa, ainda que se eleve à classe média. (fala do Dr. Nestor Duarte, professor da Faculdade de Direito acerca das mulheres negras do Candomblé. (Landes, 1967, p. 87)¹⁰

A referência que faz Nestor Duarte em sua fala sobre as restrições que poderiam advir de uma ascensão à classe média se mostram verdadeiras pela experiência da própria autora. Landes, lida como branca, estrangeira, cientista e acompanhada de amigos aristocratas, conta que era sempre impedida de andar pelas ruas desacompanhada, sob o risco de ser “lançada à sarjeta”, em suas palavras. Em certos aspectos, estar à margem da moral burguesa das elites permitia às mulheres pobres, e negras, uma maior liberdade e autonomia. Entretanto, isto não impedia que sofressem com o assédio, o racismo e a dificuldade de se sustentar. Em uma das conversas narradas por Landes, é-lhe contado um episódio de violência na rua, vivido por uma das mulheres que conheceu.

Voltara a ocupar-se da casa do padrasto e a trabalhar quando rebentou a revolução de 1930, em que Vargas contestou os resultados das eleições e venceu pela força militar. A Bahia ficou em estado de sítio. Os soldados eram desordeiros e cruéis; saqueavam e violentavam. Ao voltar a casa, certo dia, com uma cesta de roupa, dois soldados a detiveram e exigiram que se lhes entregasse. Pouco tempo antes, três policiais armados tinham abusado do mesmo modo de uma amiga sua. Ela se recusou; e, sendo uma mulher robusta, os manteve à distância até que eles a esfaquearam. Caiu ensanguentada na rua e eles a violentaram como quiseram. Depois os vizinhos a recolheram e cuidaram dela. (Landes, 1967, p. 74)¹¹

Os relatos feitos por Landes revelam é uma Salvador contraditória, onde a força do patriarcado das mulheres negras do Candomblé esconde à primeira vista o

¹⁰ Ortografia mantida de acordo com a edição do livro.

¹¹ Ortografia mantida de acordo com a edição do livro.

machismo velado da sociedade baiana. Às mulheres, principalmente pobres e negras, ainda cabia criar e prover aos filhos sozinhas, sem a presença ativa dos pais. A liberdade de andar pelas ruas e ladeiras da cidade refletia na verdade uma necessidade urgente de sustentar a si e a sua família, sem quase nenhum suporte, à excessão das redes de apoio de outras mulheres “de santo”. Esta liberdade era, no entanto, entremeada por situações de violência como a narrada há pouco.

Os diferentes momentos históricos abordados por Landes (1967), Soihet (2004) e Figueiredo (2004) expõem um país de urbanização incipiente, em transformação vertiginosa e com constantes tentativas de regulação do corpo e da presença da mulher em ruas, praças e comércios. As vilas e os centros urbanos são marcados pelas desigualdades de gênero, mas também pela resistência e inventividade das mulheres. As imposições feitas a elas, a depender de sua cor, riqueza e prestígio social, apontam realidades muito distintas; embora, à sua maneira, impliquem opressões cotidianas.

É importante ressaltar que a permissão dada às mulheres mais pobres de se locomover e usufruir do espaço urbano se manteve ao longo das décadas condicionada à sua necessidade de trabalhar, ainda assim cercada de normas e restrições. O espaço da cidade não era, no Brasil, um lugar apropriado para a permanência, o ócio e menos ainda para a flanância de mulheres. Estar ali carecia de constantes explicações e exigências de toda sorte: seu comportamento, sua respeitabilidade, suas responsabilidades domésticas, laborais e maritais.

O trabalho, seja como quitandeiras, costureiras, lavadeiras, é indubitavelmente um elemento catalisador do acesso feminino aos centros urbanos; porém limitado em lhes garantir o acesso aos espaços da política. Sua força é marginal e constantemente cerceada, como no caso das quitandeiras de Vila Rica, impossibilitada pela vigilância policial e dificuldade de reunião coletiva no Rio de Janeiro do início do século XX; ou ainda, restrita aos terreiros e a relações clientelistas entre mães-de-santo e as figuras influentes da capital baiana narrada por Ruth Landes.

Ainda nos dias atuais, em um contexto urbano onde a presença feminina nas ruas é massiva, esta população permanece submetida a relações desiguais de poder, não tanto no espaço doméstico da casa, mas em empregos precários e com baixos

salários, com pouco acesso a serviços coletivos de apoio à vida – como educação, saúde e transporte.

A socióloga Maria da Glória Gohn aponta que é notável hoje a presença majoritária das mulheres "nos movimentos feministas, nos movimentos populares de luta por melhores condições de vida e trabalho e nas redes e fóruns transversais que ultrapassam as fronteiras nacionais". Esta participação vem se alargando desde as lutas contra a escravidão, contra a ditadura militar, até os dias de hoje. Apesar disto "existe uma invisibilidade da atuação das mulheres" na política partidária e institucional (2007, p. 44-45)¹².

O acesso à cidade a partir do trabalho, com limitada participação política, ainda restringe a vivência das mulheres a percursos entre casa e emprego. O trabalho de reprodução que ainda recai sobre as mulheres, especificamente no contexto brasileiro, impõe duplas, triplas jornadas de trabalho, com pouco tempo para o lazer e para a organização coletiva, com pequena margem de liberdade de escolha e agência. De outro lado, o assédio e a violência permanecem uma preocupação feminina cotidiana, sem políticas públicas efetivas contra a desigualdade de gênero no espaço urbano. Todos estes aspectos ainda distanciam as mulheres da emancipação e da liberdade individual, mas também da possibilidade de catalisar coletivamente mudanças na estrutura sexista da sociedade.

1.2 _ **RESTRIÇÕES E POSSIBILIDADES PARA OS PERCURSOS COTIDIANOS**

Para abordar a vivência feminina na cidade, é relevante entender como trabalho, política e normas sociais operam juntos em relação às mulheres. Entretanto, para estar na cidade, é preciso mover-se, sair do espaço da casa. As possibilidades de se

12 Esta falta de correlação entre trabalho e política se converte em muitos países na luta de mulheres sufragistas pelo voto universal e por outros direitos durante o fim do século XIX e início do século XX. No Brasil, apenas em 1932 é garantido no código eleitoral às mulheres o direito de votar e se candidatar. A representatividade feminina nas esferas institucionais da política ainda hoje é pequena. Apenas 11% dos cargos disputados foram ocupados por mulheres nas eleições em 2014 (Portal EBC, 2014), percentual médio ao longo das últimas votações. Um outro exemplo desta invisibilidade é a participação restrita em espaços deliberativos de gestão das cidades. Em Porto Alegre, segundo pesquisa do Cidade - Centro de Assessoria e Estudos Urbanos (2003), a maioria dos participantes do Orçamento Participativo (OP) eram mulheres em 1998 (51,4%), em 2000 (57,3%) e em 2002 (56,4%). Entretanto, as mulheres nunca formaram maioria na composição do Conselho do OP, que é a instância de deliberação do orçamento; em 2002, constituíam aproximadamente 40%.

mover determinam em muito o que é permitido fazer e onde é permitido estar. Por isso, é importante observar por onde caminham as mulheres, como o fazem e para onde vão¹³.

Ao longo das últimas décadas, especificamente no Brasil, movimentos por equidade de gênero conquistaram diversos direitos para as mulheres nos âmbitos jurídico, trabalhista, doméstico etc. A sua inserção em larga escala no mercado de trabalho assegurou-lhes maior independência para além do espaço doméstico, como mostra o dado recente de que as mulheres compõem 45,4% da População Ocupada¹⁴ (IBGE, 2012).

Entretanto, essa equidade ainda não se reflete no acesso livre e seguro aos espaços da cidade. O espaço urbano, enquanto produto social, ainda se mantém permeado por normas patriarcais e excludentes com maior ou menor impacto, considerando-se que fatores como contexto étnico, econômico e geográfico podem agravar estas disparidades. É o caso das mulheres negras, que compõem maioria no universo de trabalhadores informais¹⁵; estando, portanto, sujeitas a maior precariedade no ambiente urbano, ao não disporem de lugar de trabalho seguro e, em geral, de transporte de qualidade.

O acesso efetivo à cidade para as mulheres depende de diversos fatores, como o emprego, a renda e as condições de mobilidade. Entretanto, estes fatores estão sempre condicionados ao tempo que é demandado pelo trabalho de reprodução. A maioria das mulheres no Brasil ainda é responsável por grande parte do trabalho de reprodução social, gastando mais de quatro vezes mais horas que homens

13 Aqui, faço uma distinção entre os termos “viagem” e “percurso”. O termo viagem é bastante utilizado na literatura para designar o trajeto entre dois pontos de interesse, sem dar importância à experiência vivida entre eles, como muitas vezes é o caso de estudos que avaliam viagens casa-trabalho. Quando emprego o termo “percurso”, tenciono explicitar trajetos menos direcionados, mais espontâneos, mas também evidenciar determinada experiência entre dois pontos de uma viagem que são relevantes para a discussão em questão.

14 Segundo definição do IBGE, População Ocupada (PO) engloba aquelas pessoas que, num determinado período de referência, trabalharam ou tinham trabalho mas não trabalharam (por exemplo, pessoas em férias). É preciso, entretanto, fazer uma ressalva quanto ao avanço representado por este número, uma vez que as mulheres em idade ativa (a partir de 10 anos) constituíam no mesmo ano mais da metade da população (53,7%).

15 IBGE, 2010.

nessas atividades¹⁶. São elas também que em sua maioria realizam viagens relacionadas a serviços de saúde, a educação e a provisões domésticas. As restrições espaço-temporais postas por esta responsabilidade vista como feminina são várias.

A seguir, apresento quatro trabalhos que analisam a mobilidade urbana e os problemas enfrentados pela população feminina em países periféricos. A partir deles, é possível observar como os percursos das mulheres são determinados em grande parte pela responsabilidade com filhos e com a casa, mas também pela pobreza e pela dificuldade de pagar pelo transporte motorizado, o que impõe extensas jornadas a pé. A maior parte das pesquisas que abordam a questão se centram em análises quantitativas, com resultados bastante significativos e que apontam a necessidade de aprofundar o debate e ampliar as formas e estruturas de investigação para lacunas ainda pouco exploradas.

A pesquisadora e urbanista Caren Levy (2013), em um artigo crítico sobre mobilidade e gênero, analisa três estudos realizados em Hanói, Vietnã; Lima, Peru; e Joanesburgo, África do Sul¹⁷. Eles apontam que fatores como renda, classe e etnia são preponderantes na conformação dos percursos cotidianos de mulheres nas cidades, em detrimento da ideia de que o comportamento individual seria suficiente para explicar as escolhas feitas por elas.

A síntese de Levy mostra que mulheres fazem mais viagens relacionadas ao trabalho de reprodução do que homens e que fazem viagens com destinos mais diversificados. Elas também tendem a se deslocar mais em horários fora do pico do que homens, quando o serviço de transporte é menos frequente, e utilizam comumente modais diferentes e mais baratos em uma única viagem, principalmente quando sua renda é baixa. Os estudos analisados por Levy revelam

16 Segundo pesquisa da Fundação Perseu Abramo, mulheres brasileiras gastam em média 17h44' semanais com este tipo de atividade, em contraponto a apenas 4h19' gastos por homens (ver referência bibliográfica: (VENTURI; GODINHO, 2013).

17 Estudos citados por Levy, 2013:

1. Tran, Hoai Anh; Ann Schlyter. Gender and class in urban transport: the cases of Xian and Hanoi. *Environment and Urbanization*, vol, 22, n. 1, abr. 2010. p 139–155.
2. Gómez, Lara. Evaluation of urban transport in metropolitan Lima: gender analysis of december 1997 Household Survey. Washington: The World Bank, 2000. apud GTZ. *Gender and urban transport: smart and affordable: sustainable transport: a sourcebook for policy makers in developing cities*. Eschborn: GTZ, 2007.
3. 2002 census data for Johannesburg apud GTZ. *Gender and urban transport: smart and affordable: sustainable transport: a sourcebook for policy makers in developing cities*. Eschborn: GTZ, 2007.

ainda que a maior dificuldade de mobilidade recai sobre mulheres não brancas e de baixa renda, enquanto o cenário mais confortável é o dos homens brancos de alta renda.

Assim, a discussão de certas políticas de planejamento urbano, como a mobilidade urbana, é cara a todos, mas é particularmente sensível para as mulheres. Esses resultados são essenciais para evidenciar a questão do direito à cidade, uma vez que o “transporte implica acessibilidade e mobilidade para atividades e oportunidades em toda a cidade, e também delinea uma configuração política em diversas escalas, permitindo a mulheres e homens acesso a diferentes espaços políticos na cidade” (Levy, 2013, p. 59, tradução minha)¹⁸.

Levy destaca que muito do que é pensado em termos de mobilidade nas cidades ainda pressupõe uma divisão sexual do trabalho e que a premissa do trabalho de reprodução primordialmente feminino permanece arraigada no imaginário, nas políticas públicas e nas práticas de planejamento. Isto acarreta uma organização do transporte focada no trabalho produtivo e no transporte motorizado, mais acessível para homens.

Outro trabalho sobre o tema foi realizado por um grupo de pesquisadores na cidade de Pune, Índia (Astrop et al, 1996). Questionários foram aplicados em 328 residências com o objetivo de entender melhor o quanto o gênero afetava os padrões diários dos percursos realizados por mulheres na região. Os pesquisadores perceberam que as mulheres se locomovem de forma mais precária e não motorizada, tanto para o trabalho como para compras; enquanto que os meios de transporte particulares, como bicicletas, motocicletas e carros, tendem a ser monopolizados pelos homens de uma mesma residência.

Outro aspecto interessante é a opinião dos entrevistados em relação ao transporte público. Para 41% das mulheres, a lotação é o maior problema, enquanto apenas 28% dos homens a citam em primeiro lugar. As razões disso não estão claras, porque os questionários não incluíam justificativas, mas os pesquisadores inferem que a queixa feminina em relação à lotação indicaria um receio de assédio sexual,

18 No original: “transport implies accessibility and mobility to citywide activities and opportunities, it also offers a cross-scalar configuration of politics, enabling women and men to access different political spaces in the city.”

muito comum no país e conhecido como “provocação de Eva” – expressão que denota a culpabilização das vítimas.

Em uma terceira pesquisa, a geógrafa Musilimu Adetunji (2013) realizou 1450 questionários com residentes da cidade de Ilesa, Nigéria. Seus achados apontam diferenças importantes entre o padrão dos percursos de homens e mulheres em relação à finalidade e recorrência das viagens e ao tipo de transporte utilizado. Ela observa que mulheres realizam um maior número de viagens que homens. Embora aqui também o escopo dos questionários não permita certeza, alguns outros dados dão pistas para entender melhor esta discrepância. Ao considerar apenas viagens por motivos de saúde e para o abastecimento doméstico, a diferença aumenta significativamente. Estes tipos de viagens tendem a acontecer mais vezes, por serem necessidades de primeira ordem e que nem sempre são planejadas; demandam por isso um maior gasto de tempo e dinheiro.¹⁹

Apesar de realizarem percursos mais curtos, a desigualdade de responsabilidades com a casa e a família impacta fortemente no dispêndio de tempo e esforço demandado das mulheres que responderam à pesquisa. A ocupação com estas atividades de fins coletivos acarretam menor disponibilidade de tempo para si e para usufruir da cidade livremente. De fato, os dados trazidos pela autora indicam que percursos espontâneos, motivados pelo ócio e pela sociabilidade, são muito mais comuns para os homens.²⁰

Acerca da qualidade das viagens e dos tipos de transporte utilizados, são ainda mais assimétricos. A maioria absoluta do grupo feminino depende do transporte público, enquanto a maioria dos homens utiliza transporte particular. Esta relação é particularmente perversa, uma vez que são as mulheres que realizam maior número de viagens.²¹

19 Ao considerar todas as viagens feitas por homens e mulheres, aqueles realizam uma média semanal de 5,79 viagens; enquanto estas realizam 7,52 viagens. Ao selecionar apenas viagens não relacionadas ao emprego e ao lazer, a diferença entre os dois grupos aumenta em 50%, em favor das mulheres.

20 Os percursos com estes fins representam 13,6% do total realizado por mulheres, metade daquele observado entre homens.

21 A pesquisa indica que 70% das mulheres dependem do transporte público, e apenas 28,9% afirmaram ocasionalmente acessarem o veículo particular da família. Em contraponto, 71,15% dos homens possuem acesso a um transporte particular.

Por fim, as pesquisadoras Deborah Salon e Sumila Gulyani (2010), com o objetivo de traçar um panorama da relação entre pobreza e gênero, utilizaram um extenso banco de dados acerca de assentamentos informais em Nairobi, Quênia²². Sua análise confirma a hipótese de que pobreza e gênero afetam diretamente os percursos realizados pelos residentes entrevistados, impossibilitando uma gama maior de escolhas e qualidade nos deslocamentos.

Um primeiro dado nesse sentido é que, apesar da grande disponibilidade de linhas de ônibus nas regiões dos assentamentos, 65% dos adultos e 96% de crianças se deslocam a pé, em razão da dificuldade de pagar as tarifas de transporte. Entretanto, é preciso elucidar melhor quem são estes adultos e como outros aspectos sociais determinam sua mobilidade.

O que as autoras avaliam a partir dos dados disponíveis é que “comparadas com homens, mulheres estão sistematicamente mais propensas ao desemprego, à pobreza e a baixos níveis educacionais” (Salon; Gullyani, 2010, p.649). A maioria absoluta da população empregada é masculina; e, neste universo, são os homens que mais trabalham fora dos assentamentos, em empregos formais com melhor remuneração e benefícios.²³

No que tange os percursos diários, a população feminina também enfrenta maiores dificuldades. Similarmente à pesquisa realizada em Ilesa, Nigéria, as mulheres aqui também têm menor acesso ao transporte motorizado, seja público ou privado. Mesmo aquelas que trabalham fora dos assentamentos e precisam percorrer maiores distâncias realizam em sua maioria percursos a pé.²⁴

Uma das explicações apresentadas pelas autoras para o fato de mulheres trabalharem mais em casa do que homens é que a pobreza diminui o acesso ao transporte motorizado, mas também a desigualdade de gênero impõe menor distribuição de recursos dentro de uma mesma residência. Assim, tanto elas teriam menos oportunidades de conseguir um trabalho formal distante de casa, como

22 O banco de dados foi produzido pelo Banco Mundial em 2004, abrangendo 1751 residências e 4375 pessoas maiores de quatro anos de idade.

23 A pesquisa indica que 73% da população empregada é de homens; e que 75% deles trabalham fora dos assentamentos, em contraponto a 51% de mulheres.

24 Apenas 48% dos homens que trabalham fora dos assentamentos se deslocam a pé; em contraponto a 62% das mulheres nesta situação.

enfrentariam maiores dificuldades para se deslocar até o local de trabalho cotidianamente, pela falta de recursos financeiros.

Outra razão apontada por Salon e Gulyani é que as responsabilidades pelos filhos recaem prioritariamente sobre as mulheres, dificultando o acesso a trabalhos melhor remunerados e distantes da residência. Os dados apresentados corroboram esta afirmação: a quantidade de mulheres sem filhos que estão empregadas é muito maior do que a de mães empregadas, enquanto entre os homens o percentual de empregados independe do fato de serem pais ou não.²⁵

O cenário construído a partir destes quatro trabalhos evidenciam a grande dependência feminina em relação à renda de parceiros ou familiares, mas também uma restrição espaço-temporal significativa, que impede que usufruam da cidade, seja como espaço de trabalho e emancipação, seja como espaço de lazer e tempo livre. O seu universo permanece restrito aos espaços da casa e suas adjacências.

Neste contexto, a mobilidade se apresenta como um elemento essencial para compreender o cotidiano das mulheres, ao passo que a forma como experienciam a cidade está intimamente ligada ao tempo que gastam e ao tipo de transporte que utilizam para se deslocar no território. Com algumas diferenças, todos os estudos citados, feitos em cidades de pequeno, médio e grande porte apontam uma realidade muito similar de desigualdade de gênero, principalmente para as mulheres em condição de pobreza.

1.3 _ A PRODUÇÃO SEXISTA DO ESPAÇO URBANO

As cidades contemporâneas são produzidas continuamente a partir de diversos agentes e interesses: o Estado, grandes empresas de iniciativa privada, a população de modo geral e particularmente aquela sem acesso ao mercado formal de habitação (e que realiza autoprodução de moradias e ambientes urbanos). Elas são também determinadas pelos códigos e planos urbanos; pelas necessidades impostas à população em contextos de precariedade; e fundamentalmente pela

25 Apenas 35% de mulheres com filhos possuem trabalho, quando 56% de mulheres sem filhos estão empregadas. Entre os homens, independente de terem filhos, 86% trabalham.

disponibilidade de capital e pelo interesse dos que o detêm. Em geral, o interesse do último grupo não se pauta pelas necessidades comuns aos habitantes da cidade, ou mesmo pela eficiência em termos de sustentabilidade econômica, social e ambiental; em outras palavras, a produção mais lucrativa dificilmente proporciona um desenvolvimento urbano justo, com respeito à diversidade de modos de vida.

No contexto brasileiro, os grandes centros urbanos apresentam vários inconvenientes causados por esta hierarquização de prioridades e interesses: zoneamentos segregadores, gerando grandes distâncias entre habitação e serviços essenciais; pressão imobiliária e periferização, agravada pelo baixo investimento em transporte público; espaços domésticos diminutos e ruptura de laços de solidariedade impostas pelas políticas habitacionais; violência urbana etc.

Todos estes aspectos impactam negativamente na vida de todos os moradores das cidades, em diferentes graus determinados pela sua localização espacial e social. Porém eles são sensivelmente mais negativos para as mulheres que para os homens, uma vez que são elas em grande medida que precisam compensar estas desvantagens a partir do trabalho de reprodução social que mantém a cidade produtiva. O planejamento urbano pode, portanto, reforçar ou renovar as relações sociais patriarcais na maneira como determina ou restringe as possibilidades de movimento das mulheres no espaço público, seja pelas ideologias implícitas em normas e códigos de uso do solo urbano ou pela distribuição desigual de recursos materiais na cidade.

A arquiteta estadunidense Dolores Hayden (2000) analisa diversas políticas aplicadas no planejamento urbano nos EUA e seus efeitos na restrição do livre acesso à cidade pelas mulheres. Sua crítica se centra principalmente na fixação do papel da mulher como "dona de casa", responsável pelo trabalho de reprodução, que culmina na implantação de subúrbios isolados dos centros urbanos e pouco integrados com serviços coletivos de apoio à vida – como creches, mercados e mesmo postos de trabalho.

Hayden cita ainda diversas leis que proibiram a criação de espaços comuns entre casas particulares para evitar o adensamento excessivo, mas que tiveram efeitos diretos na individualização e na sobrecarga do trabalho de reprodução sobre as mulheres. Um dos principais preceitos do urbanismo modernista é justo a

separação de usos – residencial, comercial, industrial – em espaços distintos da cidade, conectados por vias expressas, o que dificulta que atividades cotidianas distintas se integrem na escala de vizinhança.

A solução para diminuir o tempo de deslocamento diário implicado no zoneamento modernista foi a individualização da mobilidade, aplicada em diversos países a partir do investimento em infraestrutura viária para o automóvel particular. Um problema que é gerado a partir dessa resposta é a responsabilização do indivíduo para resolver questões que necessariamente perpassam a coletividade. Um exemplo simples é a poluição gerada pelos carros, individualmente, mas que somada atinge a toda a sociedade e precisa ser tratada de forma coletiva.

Um outro exemplo seria que, em um contexto de desigualdade socioeconômica, muitos não podem arcar com o custo de um carro, de modo que o incentivo a partir de recursos públicos para o transporte individual termina por privilegiar apenas uma parcela pequena da população. Em relação à desigualdade de gênero, essa solução é ainda mais perversa, como mostram os estudos apresentados: de um lado, mulheres possuem menor autonomia e acesso ao transporte motorizado particular e público. De outro, o cuidado com populações vulneráveis e com dificuldade de locomoção, especialmente crianças e idosos, é em geral considerado sua responsabilidade.

A questão do trabalho de reprodução perpassa tanto o espaço privado como o espaço público, na medida em que a sobrecarga de trabalho doméstico limita o tempo de usufruto da vida urbana. A geógrafa britânica Gillian Rose (1993) comenta uma pesquisa realizada em 1985 por Jackie Tivers, observando mães com crianças de até cinco anos no sul de Londres.

Tivers descobriu que mulheres frequentemente desejavam trabalhar fora de casa por salários, mas eram muitas vezes impedidas de fazê-lo pela falta de creches e equipamentos sociais próximos para crianças. Mesmo idas às compras não eram fáceis para elas, uma vez que o transporte público e os centros comerciais não eram arquitetados para mulheres carregarem bolsas pesadas e bebês. (Rose, 1993, p. 24, tradução minha)²⁶

Rose argumenta a necessidade de se pensar a relação da mulher com o espaço urbano para além do dualismo entre trabalho de produção e trabalho de reprodução, a partir de uma perspectiva mais complexa. A autora cita diversas pesquisas que avançam neste sentido, revelando o protagonismo de mulheres em criar e incentivar novas redes de suporte social atreladas à moradia e ao trabalho. Estas soluções variam desde empreendimentos imobiliários integrados a creches comunitárias e redes de atenção à saúde e à educação, à priorização do trabalho em casa.

A falta de equipamentos públicos ou coletivos de apoio a estas atividades é patente em diversas cidades no Brasil, principalmente em regiões periféricas. Entretanto, é preciso ressaltar que muitos dos textos críticos à produção espacial hegemônica e sexista consideram unicamente a mulher heterossexual, branca e de classe média; muito distinta daquelas que compõem a maior parte da população nas cidades brasileiras e de outros países periféricos.

Há uma grande diversidade no grupo que denominamos mulheres e diferentes graus de restrições que as afetam em suas vivências particulares. É preciso considerar que fatores como etnia, sexualidade e classe social podem colocar mulheres em posições muito distintas em relação às possibilidades de acesso à cidade, ao trabalho e à política²⁷. Quando se discute, por exemplo, o peso do

26 No original: "Tivers discovered that women often did want to work outside the home for wages, but that they were frequently prevented from doing so by the lack of local childcare facilities. Even shopping trips were not easy for them, as public transport and shopping centres were not designed for women carrying heavy bags and young children."

27 Diversos autores utilizam o conceito de *interseccionalidade* como uma forma de analisar as diferentes inserções sociais de cada indivíduo ou grupo e como o conjunto delas os afeta de modo distinto. Este conceito é apresentado e aprofundado mais à frente, no próximo capítulo. A discussão inicial sobre esta perspectiva é feita por feministas negras nos Estados Unidos na década de 1970 e 1980, ao questionarem o universalismo da categoria "mulher". Posteriormente, Kimberly Crenshaw (2002), jurista negra estadunidense, desenvolve mais precisamente o conceito.

trabalho de reprodução na vida das mulheres e a restrição temporal e espacial que acarreta na sua experiência urbana, é preciso observar qual o recorte social proposto.

O cotidiano de uma mulher branca de classe média, que possui carro e pode pagar por serviços doméstico, por exemplo, difere bastante daquele de mulheres negras, pobres e moradoras de regiões periféricas – que sofrem com o racismo estrutural e dependem de transporte e serviços públicos em geral; ou ainda de mulheres transexuais, marginalizadas e sem acesso a emprego formal, dentre outros exemplos. Assim, também é desigual a voz e a visibilidade destas mulheres na esfera pública, a atenção e a representatividade possível para cada uma delas, ainda que o sexismo esteja sempre presente em suas vidas em algum grau.

Neste sentido, Rose argumenta que a vivência de mulheres negras estadunidenses diferia bastante daquela apresentada como feminina pelo discurso acadêmico no campo da Geografia. A própria noção de público e privado poderia guardar significados muito distintos em comunidades brancas de classe média, onde mulheres relatavam se sentir isoladas e oprimidas pelo cotidiano doméstico, e comunidades negras pobres, onde os ambientes privados muitas vezes eram vistos como "os espaços da comunidade negra, longe do acesso de pessoas brancas" (Rose, 1993, p. 126) e portanto significava um recurso importante para as mulheres trabalhadoras, que cultivavam laços de solidariedade e apoio para cumprir as tarefas domésticas.

Os casos citados por Hayden (2000) e Rose (1993) apontam para a necessidade de um olhar transversal, próximo e aberto à complexidade. Olhar para as mulheres na cidade a partir desta perspectiva implica considerar suas vivências particulares, reconhecer a diferença e estar atento às diversas opressões, restrições e acolhimentos possíveis em cada espaço. Será preciso questionar qualquer modelo de produção das cidades pensado a partir um sujeito universal, à revelia daqueles não cabem na norma: cidades que impossibilitam a diversidade, a autonomia, o acesso igualitário aos espaços de discussão e deliberação sobre sua produção.

1.4 _ PARA ALÉM DO TRABALHO: APARIÇÃO E POLÍTICA

*Minha mãe me deu ao mundo
De maneira singular
Me dizendo a sentença
Pra eu sempre pedir licença
Mas nunca deixar de entrar*
Caetano Veloso

Quando olhamos para a cidade, ela está repleta de pessoas, de mulheres, que passam, que descansam, que ocupam. Entretanto, os vários fatores que discuti até aqui – trabalho precário, responsabilidade pela reprodução, assédio e violência – põem em questão a ideia de cidades justas, inclusivas. De fato, pouco tempo resta para o lazer, para a espontaneidade e mesmo para a possibilidade de reunião e organização coletiva no espaço urbano. A invisibilidade da mulher ou seu papel de coadjuvante nas esferas de decisão, no limite, dizem sobre a impossibilidade de sua vivência ser reconhecida.

A filósofa alemã Hannah Arendt, ao falar sobre a esfera pública enquanto estruturante da vida política, define que “para nós [seres humanos], a aparência – aquilo que é visto e ouvido pelos outros e por nós mesmos – constitui realidade” (Arendt, 2007, p. 59). Ao terem sua aparição restrita e condicionada nos espaços da esfera pública, é subtraída às mulheres a possibilidade de reconhecimento e legitimidade.

Se são restritas as possibilidades de *aparição* nos espaços da cidade no cotidiano das mulheres, é particularmente difícil e perigoso *aparecer* enquanto um *nós*, uma coletividade que reivindica direitos e reconhecimento. Em 2013, durante os protestos massivos da Praça Tahrir, no Egito, 91 casos de assédio sexual e estupros foram confirmados em apenas quatro dias (Nolan, 2013). A filósofa estadunidense Judith Butler, no texto “Nós, o povo”, discute sobre a liberdade de reunião e pondera que muitas vezes há corpos que não podem aparecer no espaço público, a quem o direito de reunir-se é cerceado (2014).

De fato, mesmo no momento de aparição ativamente na rua, nós estamos expostos, vulneráveis a um ou outro tipo de dano. Isto é especialmente verdade para aqueles que aparecem na rua sem permissão, que se opõem, desarmados, à polícia ou aos militares ou a outras forças de segurança, que são transgêneros em ambientes transfóbicos, que se encontram sem documentos em países que criminalizam aqueles que buscam o direito de cidadania. (Butler, 2016, p. 64, tradução minha)²⁸

Quero discutir aqui três ações que atuam para garantir e incentivar a presença da mulher na cidade, que se pautam por um olhar político e que partem de diferentes atores institucionais, auto-organizados ou espontâneos: o vagão exclusivo para mulheres, a Marcha das Vadias e a campanha Chega de Fiu-Fiu. Todas se fundamentam nessa problemática e em sua relação basal com o espaço, mas operam de maneiras bastante distintas sobre a questão.

O vagão exclusivo para mulheres é uma resposta institucional no âmbito de políticas públicas voltadas para a mulher. É usado em vários países do mundo, como Índia, México, Japão, Irã e Egito. No Brasil, em 2006, foi aprovado no Rio de Janeiro, determinando a destinação de um vagão de cada trem do sistema de metrô para uso exclusivo feminino durante os horários de pico. Em 2013, lei de teor similar foi aprovada em Brasília; em São Paulo, já em 2014, a lei foi vetada pelo governo estadual. Em outras cidades, é pauta em discussão. Objeto de grande polêmica entre diversos setores da sociedade e mesmo entre feministas, o vagão rosa, como é chamado, propõe a segregação das mulheres em um espaço confinado como solução para o problema do assédio cotidiano no transporte público.

O cumprimento da correta utilização do vagão rosa é feito por de segurança do sexo masculino que ficam nas plataformas da estação orientando passageiros. Por uma questão constitucional, os segurança não podem obrigar nenhum passageiro a se retirar do vagão rosa, de modo a não ferir o princípio de igualdade, mas utilizam o constrangimento e a coerção para garantir a eficácia da medida. A

²⁸ No original: “Indeed, even in the moment of actively appearing on the street, we are exposed, vulnerable to injury of one kind or another. This is especially true for those who appear on the street without permits, who are opposing the police or the military or other security forces without weapons, who are transgendered in transphobic environments, who are without documents in countries that criminalize those who seek rights of citizenship.”

validade da medida instaura o que podemos chamar de paradoxo da clausura. Ao tentar assegurar o salvo conduto no espaço urbano, o vagão rosa parece afirmar que isso apenas é possível para as mulheres quando apartadas de todo contato masculino.

Resulta dessa contradição o argumento de que a segregação assume e consolida o machismo e o assédio: apenas um vagão nos separa da violação do corpo feminino? Nos outros vagões o assédio seria naturalizado ou negligenciado? Em outra perspectiva, igualmente relevante, surgem as questões: a contradição da lei se sobreporia à necessidade de proteger as mulheres em seus percursos cotidianos? A necessidade imediata dessas mulheres é menos urgente que as transformações de longo prazo nos valores sociais, defendidas pelos ideais feministas?

Uma possibilidade que se apresenta é a ampliação de medidas, que abarquem a conscientização, o acesso rápido a canais de denúncia e apoio e ainda uma reestruturação do sistema de transporte público que possibilite melhor distribuição de passageiros e maior combinação de rotas disponíveis.

Na Cidade do México, o vagão exclusivo foi implementado juntamente com serviços de táxis e ônibus exclusivos, contemplando diferentes modais. A socióloga Amy Dunckel-Graglia (2013) afirma que inicialmente, a adoção única da medida do vagão teve pouco impacto na diminuição de casos reportados de assédio, de modo que a administração do programa passou a construir uma série de ações complementares como forma de conscientizar e prevenir o assédio nos transportes públicos, incluindo campanhas publicitárias e legislações complementares. Em dois anos de avaliação, o total de assédios reportados variou de 314 para 225, diminuição significativa de 30%.

Existem muitos outros questionamentos e revisões que podem ser feitos a esta lei. Por exemplo, o dado de que mulheres compõem 51% da população brasileira (IBGE, 2014) e um vagão dificilmente atenderia à demanda existente. E que tipo de tratamento será dispensado a mulheres transexuais em processo de transição ou pessoas não identificadas com um gênero específico, que já sofrem discriminação com a diferenciação em banheiros públicos? Uma outra crítica é o pouco foco posto na prevenção do problema, ou seja, nas causas da insegurança e da dificuldade de acesso à cidade vivida por mulheres. A ideia do vagão rosa evidencia,

portanto, que as políticas públicas têm tratado o tema de modo emergencial e pouco efetivo, assim como evidencia a complexidade do problema e o desconhecimento a seu respeito.

A Marcha das Vadias é um dos diversos protestos de caráter reivindicatório compostos por mulheres que têm ocorrido no Brasil regularmente, tais como a Marcha Mundial de Mulheres, a Marcha das Mulheres Negras e a Marcha das Margaridas. Ela me interessa particularmente por tratar mais propriamente da reivindicação pelo espaço urbano e pela liberdade das mulheres de o vivenciarem como desejarem.

Como apontam as sociólogas Carla Gomes e Bila Sorj, a Marcha se inicia em 2011 como movimento em Toronto, Canadá, em reação à “declaração de um policial, em um fórum universitário sobre segurança no *campus*, de que as mulheres poderiam evitar ser estupradas se não se vestissem como *sluts* (vagabundas, putas, vadias)” (Gomes; Sorj, 2014, p. 437). A Marcha foi convocada de maneira rápida e orgânica pelas redes sociais digitais e atingiu um número bastante expressivo de participantes, com a bandeira de liberdade e autonomia das mulheres sobre seus corpos, bem como a rejeição da culpabilização da mulher vítima de violência. Ela foi replicada em diversos países, tendo sua primeira edição brasileira em São Paulo. Em 2012, 23 cidades de todas as regiões organizaram protestos.

Durante a marcha, as chamadas e bandeiras do protesto se fazem não só por cartazes e faixas, mas principalmente no próprio corpo, que é ao mesmo tempo lugar de reivindicação e de expressão. As frases de protesto são escritas nos corpos nus ou pouco vestidos. Ocorrem também performances que expõem a violência contra a mulher e a censura social a que está submetida. As reivindicações se ampliam e põem em pauta a violência às mulheres em espaços públicos e a restrição de seus corpos a certos códigos morais de apresentação, incluindo vestimenta, comportamento, lugares e horários adequados para estar.

Neste sentido, a Marcha das Vadias carrega um enorme potencial para fomentar um debate acerca do espaço urbano e do machismo, da acessibilidade da cidade e de sua produção sexista. O ato em si dos corpos juntos, nus e vestidos, ocupando a rua e falando por si, é muito simbólico e potente. Ele carrega o ensejo de um espaço urbano igualitário, seguro e inclusivo. Entretanto, apesar de importante e



Imagem 03_ Site Chega de fii-fiu.
Fonte_ www.chegadefiufiu.com.br

Outra expressão da consolidação deste debate é a campanha Chega de fii-fiu, promovida pelo portal digital Think Olga desde 2013, que pauta o fim do assédio sexual a mulheres em lugares públicos²⁹. Inicialmente, foram divulgadas ilustrações em diversas em mídias sociais com mensagens contra o assédio, com alto número de compartilhamentos. Em um segundo momento, a jornalista Karin Hueck elaborou um estudo online no formato de questionário online a que responderam 7762 mulheres durante duas semanas, incluindo perguntas pelo tipo de “cantada” recebida e pelas mudanças de comportamento em função do assédio. Deste total de mulheres, 98% afirmaram já ter sofrido assédio na rua e 81% já deixaram de realizar alguma atividade por medo de serem assediadas.

O portal então criou um mapa colaborativo online para que mulheres relatassem onde e como foram assediadas, gerando assim uma cartografia do assédio em espaços públicos no cotidiano feminino. A cartografia enquanto ferramenta para suscitar o debate pode ser bastante interessante, ao produzir uma imagem instantânea, contundente, que os números em geral não alcançam.

Ela expõe a presença massiva das mulheres no espaço público, a partir dos múltiplos pontos que marcam seus passos em várias cidades; ao mesmo tempo, a

²⁹ Informações sobre a campanha “Chega de fii-fiu” e outras ações estão disponíveis no endereço: <http://thinkolga.com/>.

imagem constata um revés: o quão corriqueira é a hostilidade às mulheres neste espaço. O mapa abre também a possibilidade de uma solidariedade entre aquelas que o preenchem e o leem ao indicar que não estão sozinhas, ainda que de um modo trágico. De outro lado, ao escrever, elas podem dar visibilidade a um problema que individualmente é banal e ignorado, mas quando posto em imagem produzida coletivamente denuncia um estado de coisas grave e geral.

Os dados do questionário e os relatos tiveram bastante repercussão em jornais e redes sociais digitais, pautando a discussão sobre a cultura da “cantada” na rua, muito arraigada no Brasil. O dado de que 83% das mulheres afirmam não gostar de ouvir cantadas nas ruas contradiz diretamente o senso comum de que a cantada é um elogio bem-vindo e desejado. Os relatos do mapa colaborativo indicam que ela ultrapassa facilmente o limite do assédio verbal, uma vez que muitos tratam de perseguições em ruas escuras, atentado ao pudor e assédio físico em transportes públicos. Pontuo, todavia, que há um limite em termos de alcance e sistematização dos relatos, uma vez que é difícil se debruçar sobre todas as denúncias dispersas no mapa e que seu conteúdo carece de uma sistematização e análise quantitativa e qualitativa que revele mais detalhadamente sua extensão e gravidade.

Todas estas ações evidenciam a urgência de debater o problema. Mas então, como pensar a possibilidade de aparição, de ocupar a esfera pública e portanto, a possibilidade de política, por mulheres? Não há uma resposta única para uma pergunta que considere a pluralidade da categoria mulher, mas algumas pistas residem na importância que atribuímos ao espaço e à subversão de sua produção atual. É preciso apropriar-se da cidade, do espaço público, seja pelas marchas, pelo encontro do nós de que fala Butler, nos conselhos municipais, nas praças; pelas longas travessias cotidianas, solitárias ou partilhadas; ou ainda a partir da disputa por uma produção espacial potente e coletiva de apoio à vida precária e aos corpos invisíveis ao planejamento urbano.

Estes três casos, de outro lado, possibilitam uma reflexão sobre aquelas mulheres que permanecem subtraídas dos espaços de reivindicação política e que são os sujeitos centrais do presente trabalho. Sua situação de precariedade, condicionada por diversos fatores externos, dificulta e muitas vezes impossibilita que possam se organizar coletivamente. Olhar para estas mulheres é portanto uma tentativa de trazer suas vivências e narrativas para o *espaço de aparição* que lhes têm sido negado sistematicamente.

2 _ PERCURSOS METODOLÓGICOS

Este capítulo tem como objetivo apresentar, discutir e contextualizar o desenho da pesquisa empírica feita para esta dissertação. Ele se divide em três tópicos: *O problema da pesquisa*; *O percurso da pesquisa: escolhas e desafios*; e *Os sujeitos da pesquisa: diaristas no contexto urbano*.

Em um primeiro momento, exponho o processo de definição do problema de pesquisa, que tem como ponto de partida a questão do assédio nos espaços públicos, mas que é reformulado com o aprofundamento da literatura e a observação direta em espaços públicos. A partir da análise de percursos cotidianos entre trabalho e casa, o foco da pesquisa passa a ser a compreensão sobre como a produção do espaço urbano impacta de maneira sexista o cotidiano de mulheres – particularmente das diaristas residentes em regiões periféricas à Belo Horizonte. Apresento ainda os critérios utilizados para delinear um recorte de coleta e análise de dados no que tange os sujeitos, os objetivos e o espaço geográfico investigados.

Em seguida, exponho e justifico a escolha dos recursos metodológicos adotados para a pesquisa empírica. Discuto também duas questões de ordem metodológica importantes para o delineamento da investigação: a necessidade de um olhar multiescalar para pesquisas sócio-espaciais qualitativas e a aproximação fértil com a etnografia urbana.

Finalmente, apresento um panorama sobre o trabalho doméstico remunerado no contexto brasileiro. Embora o tema desta dissertação não seja o trabalho doméstico propriamente, é relevante para esta discussão compreender melhor que questões atravessam a vida das diaristas. Em especial, abordo brevemente a

importância de uma leitura sobre o gênero que toque também a classe social e a etnia; a sobreposição do trabalho doméstico remunerado e não-remunerado para as diaristas; e a ausência de uma discussão sobre o espaço urbano na literatura específica do tema.

2.1_ O PROBLEMA DA PESQUISA

O ponto de partida da pesquisa para esta dissertação foi o meu interesse em entender melhor como as mulheres usam e ocupam a cidade. No início, meu olhar estava voltado para a questão do assédio sexual e da insegurança experimentada pelas mulheres nas ruas, principalmente no transporte público. Comecei com a intenção de descobrir em que medida elas são afetadas pela violência de gênero e como lidam com as restrições que lhes são impostas.

No processo de aprofundamento na literatura e nas minhas primeiras conversas com mulheres em ônibus, metrô, pontos de parada e terminais, certas dificuldades cotidianas se sobrepuseram ao tema do assédio sexual, tais como as distâncias entre moradia e serviços públicos ou locais de trabalho, a sobrecarga de responsabilidades domésticas e a desigualdade na distribuição dos recursos familiares. A explicação mais imediata para isso é que o assédio, por sua ocorrência apenas eventual, seria uma questão menor quando comparado a tais dificuldades cotidianas das usuárias do transporte público.

Porém, também percebi um círculo vicioso. A discussão sobre a violência de gênero na forma mais imediata do assédio, embora seja hoje relativamente ampla e internacionalizada, não está numa esfera a que a maioria das mulheres tenha acesso. Constatei que muitas delas simplesmente não frequentam os lugares urbanos de socialização e organização coletiva em que essa discussão se manifesta, porque seu tempo é consumido nos trabalhos de produção e reprodução e seu espaço está restrito a periferias precárias e a percursos impostos por tais trabalhos.

Ao mesmo tempo, essa distância do debate público parece reforçar entre elas o que grupos feministas denominam “cultura do estupro”, isto é, uma cultura que não

repreende hábitos machistas ou a ideia de que o corpo da mulher possa ser violado, e que se expressa, por exemplo, na opinião de que cantadas de rua seriam elogiosas ou de que uma vítima de violência sexual seria culpada por estar vestindo essa ou aquela roupa. A cultura do estupro implica que muitas mulheres tenham dificuldade de falar sobre o assunto, talvez naturalizando a violência, mas certamente tratando-a como algo de foro íntimo e evitando a discussão. Em outras palavras, mulheres que são cerceadas na liberdade de ir e vir são cerceadas também no estabelecimento de vínculos que lhes permitiriam participar em organizações coletivas para combater esse cerceamento, tanto no âmbito emocional ou psíquico, quanto nos âmbitos social e político.

Passei a ver o assédio sexual como uma de muitas formas de violência de gênero, que se reforçam mutuamente. Não que isso o torne menos relevante, mas para a minha pesquisa significou ampliar as perguntas e tentar compreender melhor essas diversas formas diretas e indiretas de violência de gênero no espaço urbano e condicionadas pela configuração desse espaço.

Defini como sujeitos da pesquisa mulheres que prestassem serviços remunerados de limpeza doméstica, sem vínculo empregatício – as faxineiras ou diaristas, como costumam se identificar³⁰. A natureza de seu trabalho implica um grande número de deslocamentos para diferentes lugares, tornando sua experiência bastante rica no que toca a qualidade da mobilidade urbana, principalmente quando as distâncias trabalho-casa alcançam uma escala metropolitana.

Esta escolha se deu também pela precariedade a que estas mulheres estão submetidas. O trabalho doméstico remunerado é uma das categorias laborais com menor média salarial no Brasil e cujos direitos trabalhistas foram reconhecidos apenas recentemente. Ele também costuma evidenciar a grande desigualdade social e racial em que vivemos, por sua herança ligada ao nosso passado escravocrata que ainda reverbera hoje no dado de que a maioria absoluta de trabalhadores domésticos sejam mulheres negras (Fraga, 2010; Monticelli, 2013).

A possibilidade de pagar pelo trabalho doméstico representa na verdade a compra de tempo livre para realizar atividades intelectuais (não-braçais), como formação educacional e trabalhos mais valorizados socialmente. Sem a quebra deste ciclo

30 O termo “diarista” pode se referir a diversos trabalhadores que trabalham com remuneração por dia de serviço, sem um salário ou jornada de trabalho fixo, como é o caso de cuidadores de pessoas idosas, motoristas, prestadores de serviços gerais e faxinas domésticas. Entretanto, este último grupo ser chamado e se identificar como “diaristas” somente. Portanto, adoto esse termo no texto para me referir às participantes da pesquisa.

que reforça diferenças entre classe sociais pelo valor do trabalho que realizam e pelo tempo livre que dispõem, dificilmente é possível reverter o quadro de desigualdade social e racial em que vivemos. Aprofundo esta discussão mais à frente na análise da pesquisa empírica.

Um segundo critério de delimitação do recorte da pesquisa foi que essas mulheres se deslocassem no transporte público e a pé entre Belo Horizonte e outros municípios da Região Metropolitana (RMBH). Este critério se justifica por esses modais implicarem menor liberdade de escolha e maior precariedade nos percursos realizados na RMBH. O transporte público possui trajetos e horários definidos e oferece pouca possibilidade de conexão direta entre moradia e trabalho (ou outros destinos), obrigando a caminhadas longas e nem sempre seguras. A periferização da moradia em relação ao trabalho e serviços essenciais implica desse modo restrições não só espaciais, mas também temporais. O tempo e a energia gastos para realizar esses deslocamentos provoca uma marginalização que perpassa diferentes esferas da vida de uma pessoa: dificulta a socialização coletiva, o uso lúdico dos espaços públicos, a organização política e comunitária, o investimento em saúde, educação e qualidade de vida.

Essas escolhas têm como intenção perceber como mulheres que sofrem mais intensamente os impactos da má estrutura de mobilidade urbana manejam suas necessidades de acesso à cidade com as dificuldades impostas pelo sistema de transporte urbano, e que implicações seu planejamento e sua gestão têm nos seus cotidianos.

2.2 _ O PERCURSO DA PESQUISA: ESCOLHAS E DESAFIOS

A reunião de dados empíricos foi estruturada em três eixos: a realização de sete estudos de caso; a observação direta em percursos do transporte coletivo público e privado – conhecido como *perueiros*³¹ – e em espaços de espera, como estações e paradas; e a análise da Pesquisa de Origem-Destino 2012 para a RMBH, relatório que aponta as necessidades de deslocamento da população metropolitana.

31 Como são conhecidos serviços de transporte privado coletivos e irregulares; aplicam o mesmo preço da tarifa corrente de ônibus e podem transportar até 7 passageiros.

Os estudos da RMBH foram feitos junto a duas participantes residentes em Betim (região oeste), três em Ribeirão das Neves (região norte), uma em Sabará (região leste) e uma em Nova Lima (região sul), todas com trabalho na região central de Belo Horizonte. Em cada estudo, foi realizado um percurso trabalho-casa junto a uma diarista que atendesse ao perfil apresentado no tópico anterior, encontradas por meio de contatos pessoais. Inicialmente, havia a intenção de que as próprias participantes indicassem outras pessoas, mas muitas delas não conheciam outras mulheres que trabalhassem como diaristas, ou o contato repassado não foi possível.³²

Durante o percurso, foi feita uma entrevista semi-estruturada com cada participante, a partir de perguntas norteadoras, elaboradas previamente. A entrevista foi pensada de forma a permitir maior liberdade nas falas de cada mulher, com apenas pequenas intervenções para aprofundar ou derivar a entrevista para outros temas. O contato sem indicação mais próxima suscita uma desconfiança e uma confusão em relação aos objetivos e procedimentos da pesquisa. Muitas mulheres demonstraram receio de serem gravadas em vídeo, de sua entrevista ser televisionada ou de revelarem seu endereço a uma pessoa desconhecida.

A ideia de que seu percurso diário do trabalho para casa, para elas uma atividade trivial e corriqueira, pudesse ser relevante para uma pesquisa acadêmica também foi questionada. Ao telefone, algumas já iam descrevendo todo o percurso e comentavam que não havia nada mais além daquilo a ser visto pessoalmente, “dando por encerrada” a entrevista. Assim, como uma maneira de deixá-las mais confortáveis, optei por não gravar as entrevistas.

Em média, os percursos duraram duas horas e vinte minutos, variando principalmente pela espera nas paradas do transporte público, pelos trajetos da linha do ônibus e pela qualidade das vias. Fazer as entrevistas durante os percursos, em movimento, foi importante por possibilitar que os assuntos abordados estivessem sendo apresentados simultaneamente à entrevista, na paisagem e na rotina implicada em cada tipo de percurso: atalhos a pé;

32 Em alguns casos, os números de telefone passados pelas participantes não existiam mais, e elas não possuíam outra forma de contato. Em outras situações, as pessoas indicadas não se sentiram à vontade para participar.

aproveitamento de rotas para fazer compras ou utilizar serviços locais; modos de pagamento da passagem variados; filas diferenciadas para os passageiros em pé e sentados. Fazer o percurso junto a cada participante foi também uma forma de ter uma vivência própria naquele lugar, com um olhar atento, diferente do olhar já naturalizado de quem faz a mesma viagem costumeiramente.

Como resultado de cada um desses encontros, foram feitos relatos em um caderno de campo, de maneira a agregar as vivências de cada mulher com minhas impressões sobre o percurso e suas falas - a estes relatos chamei *narrativas itinerantes*.

Para explicar melhor a escolha de realizar os estudos de caso a partir das narrativas itinerantes é preciso antes falar um pouco sobre as pesquisas sócio-espaciais. O conceito *sócio-espacial* ao qual me refiro aqui, grafado com um hífen, é utilizado pelo geógrafo Marcelo Lopes de Souza (2013) em contraponto à grafia da norma culta de socioespacial. Para o autor, “o social meramente qualifica o espacial”, enquanto que a utilização do hífen entre os termos social e espacial com a intenção de indicar uma interdependência, em um movimento dialético de construção do espaço pelas relações sociais e vice-versa. Este conceito remete diretamente ao filósofo francês Henri Lefebvre, que defende que o *espaço social* seria aquele que é ao mesmo tempo um produto das relações sociais e “um meio de produção, um meio de controle e, portanto, de dominação e de poder”³³ (1991 [1974], p. 27). Tanto ele é modificado pelas relações sociais que abriga, como é produtor em diferentes medidas das relações sociais.

Um dos aspectos fundamentais de uma pesquisa que se pretenda *sócio-espacial* é a compreensão dos recortes espaciais e sociais que ela pretende abarcar. Implica, portanto, uma escolha das escalas utilizadas e uma reflexão sobre o que cada uma delas pode revelar acerca da questão investigada. Souza aponta que

33 No original: “[...] a means of production it is also a means of control, and hence of domination, of power”.

[...] as escalas de análise não são ‘dadas’: elas são antes ‘arrancadas’ da realidade no processo de construção do objeto de conhecimento por parte do pesquisador. A escala de um fenômeno (seu alcance espacial) interessa tanta quanto qualquer objeto real: interessa na medida em que for tomado como ponto de partida para a construção de conhecimento. (Souza, 2013, p. 188)

A decisão de realizar estudos de caso estruturados a partir dos percursos diários de mulheres implica necessariamente uma análise multiescalar, que apreenda desde a escala do corpo e do entorno imediato, a que Souza chama *nanoterritórios*, até uma escala metropolitana.

Apesar da importância de mobilizar diferentes escalas para fazer jus à complexidade dos processos estudados, as pesquisas no âmbito do planejamento urbano priorizam um enfoque macroescalar (metropolitana, regional etc.), por meio de dados quantitativos e bases cartográficas. Estas ferramentas são certamente muito potentes para compreender a realidade urbana de modo amplo, entretanto mostram-se insuficientes para revelar os impactos das políticas urbanas experienciados no nível microescalar, assim como as resistências e táticas que se dão nele.

Em oposição ao que Souza (2013, p. 201) aponta como um “olhar que é próprio do Estado, que é um olhar de ‘sobrevoo’”, os nanoterritórios seriam perceptíveis apenas pelo caminhar, pelo contato próximo e pela experiência vivida – e não apenas estudada. Portanto, como essas pesquisas estão sempre se pautando numa perspectiva macroestrutural, dificilmente questões da ordem do cotidiano emergem nas análises técnicas.

Nas diversas pesquisas que tocam o tema da mobilidade urbana na RMBH, são raras as referências à questão da mobilidade feminina. Isso vale particularmente para a Pesquisa OD-2012, que contém análises de renda, tipo de transporte utilizado ou objetivos das viagens, mas quase não apresenta análises sobre a questão de gênero. Há um único gráfico onde se indica que a taxa de mobilidade feminina é 8% menor que a de homens³⁴. Não há qualquer qualificação deste valor,

³⁴ A média diária de viagens feminina é de 2,59; a de homens é de 2,81 (Governo do Estado de Minas Gerais, 2012, p. 246).

desde suas causas até sua relação com o acesso ao transporte motorizado ou a divisão de tarefas que determina os objetivos das viagens entre os residentes de cada domicílio.

Outro ponto que suscita questionamentos na pesquisa é o aumento expressivo de domicílios com média zero de deslocamentos diários, o que pode indicar tanto um aumento de trabalhos informais em casa e maior desemprego. Pode também revelar um aumento em domicílios chefiados por mães solteiras, que não dispõem de meios para cuidar dos filhos e trabalhar concomitantemente. Como a Pesquisa OD trabalha prioritariamente com dados quantitativos, estas e outras questões sobre as demandas na área de mobilidade, bem como sua relação com demandas de serviços coletivos de apoio à vida e à habitação, permanecem obscuras e impedem a elaboração de planos que de fato atendam às necessidades da população possam ser elaborados.

Mas também diagnósticos como o do Plano Metropolitano de Belo Horizonte ou projetos como o BRT MOVE³⁵ apresentam extensas lacunas sobre a questão. Em muitos casos, o tema do gênero no planejamento urbano tem surgido a partir de outras disciplinas ou por um viés econômico, como ocorre na prioridade de titularidade feminina no programa habitacional Minha Casa, Minha Vida³⁶. Entretanto, mesmo em casos como este, é possível fazer uma crítica sobre a profundidade e efetividade destas ações: o incentivo à “casa própria” em regiões periféricas e com pouca infraestrutura e serviços básicos pode acarretar um cenário de precarização da vidas das mulheres, ainda que permita maior independência e diminuição da violência doméstica.³⁷

A narrativa itinerante como recurso metodológico para um estudo de caso, embora não deva ser tomada como representação de uma totalidade, é uma tentativa de expandir o horizonte analítico e propositivo sobre a cidade. Ela propõe uma aproximação da realidade cotidiana de mulheres geralmente alheadas das

35 O BRT MOVE é como é chamado o sistema de Bus Rapid Transit da RMBH. Os BRT's funcionam a partir de vias exclusivas para o trânsito de ônibus, separadas dos automóveis e outros meios de transporte.

36 O programa Minha Casa Minha Vida é um programa federal de financiamento para compra de habitações para famílias de baixa renda.

37 A potencial diminuição da violência doméstica, nesses casos, advém da maior independência financeira e afetiva que as mulheres adquirem ao terem a propriedade da casa onde vivem. Com isso, elas não precisariam se submeter aos companheiros apenas para permanecer abrigadas.

pesquisas sócio-espaciais e dos debates sobre a produção do espaço urbano. Sua proposta se aproxima de uma perspectiva etnográfica urbana, pelo esforço de diálogo com os sujeitos que se quer compreender, por tentar uma análise não restrita a mapas, dados estatísticos e questionários.

Os percursos junto a cada participante permitem a vivência e a apreensão do seu cotidiano diretamente. A conversa surge a partir do contexto que se apresenta, ainda que informada pela teoria: é aberta ao imprevisível. Urpi Uriarte, em seu texto “Podemos todos ser etnógrafos”, insiste que apesar da importância dos conceitos, “a formação etnográfica consiste em nos abrirmos para a desestabilização” (Uriarte, 2012, p. 172). O olhar etnográfico pressuporia então a constante abertura para repensar a teoria a partir do campo e do diálogo com o *Outro*, implicando não somente a confirmação ou frustração de uma hipótese, mas o surgimento de novas perguntas. De fato, a busca por novas perguntas, ainda não exploradas seriamente no contexto do planejamento urbano, guiou em grande medida a escolha dos recursos metodológicos da pesquisa empírica.

Ao me voltar para a vivência dessas mulheres a partir de seus caminhos na cidade, defrontei-me com o desafio de compreender uma realidade que não era coletiva, comunitária, como costumam ser aquelas estudadas pela etnografia. Suas experiências coincidem com a de várias mulheres nos centros urbanos no Brasil e em outros países periféricos, mas de maneira solitária, individual. O recorte escolhido não se resume a um ponto fixo no mapa onde seria possível apreender mais facilmente uma totalidade. Ele está em constante movimento, em múltiplos sentidos, tempos e meios. De fato, a cidade impõe ao olhar etnográfico um esforço em abarcar sua extensão fragmentada e dinâmica:

[...] o campo na cidade se torna, ele mesmo, 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. (Uriarte, 2012, p. 184)

Uma perspectiva etnográfica na cidade instiga uma série de experimentos a partir do olhar sobre os sujeitos e suas relações no espaço. Ela possibilita alterar – e

alternar sempre que necessário – a ordem em que se constrói a lógica estabelecida nas pesquisas sócio-espaciais: nela, vai-se e vêm-se da escala grande à pequena, dos relatos e vivências às dimensões macro-estruturais. O antropólogo José Magnani, ao pensar uma etnografia urbana, propõe que

Para captar essa dinâmica, por conseguinte, é preciso situar o foco nem tão de perto que se confunda com a perspectiva particularista de cada usuário e nem tão de longe a ponto de distinguir um recorte abrangente, mas indecifrável e desprovido de sentido. Em outros termos, nem no nível das grandes estruturas físicas, econômicas, institucionais etc., nem no das escolhas individuais: há planos intermediários onde se pode distinguir a presença de padrões, de regularidades. (Magnani, 2002, p. 20)

O autor insiste em buscar uma totalidade que consubstancie o que se olha para além dos fragmentos que se apresentam em campo, sem no entanto perder os detalhes que só podem ser vistos quando nos aproximamos da realidade que queremos compreender. O contexto emerge das vivências e conversas, não está dado previamente. Estar “aberto à desestabilização”, como aponta Uriarte, demanda uma abertura do pesquisador e dos pressupostos que são inerentes à sua formação, opondo-se ao que Magnani chama de “olhar de passagem”.

Em todo caso, em vez de um olhar *de passagem*, cujo fio condutor são as escolhas e o trajeto do próprio pesquisador, o que se propõe é um olhar *de perto e de dentro*, mas a partir dos *arranjos* dos próprios atores sociais, ou seja, das formas por meio das quais eles se avêm para transitar pela cidade, usufruir seus serviços, utilizar seus equipamentos, estabelecer encontros e trocas nas mais diferentes esferas – religiosidade, trabalho, lazer, cultura, participação política ou associativa etc. (Magnani, 2002, p. 18)

Realizar as entrevistas durante percursos cotidianos se constituiu em um esforço para um olhar “de perto e de dentro”, ainda que breve. De fato, as primeiras entrevistas suscitaram diversas questões imprevistas, só conhecidas por quem está inserido nos espaços onde esses “arranjos” são conhecidos e empregados. Portanto, a cada novo percurso, as perguntas precisavam ser reformuladas, subtraídas e substituídas a partir do contexto particular de cada participante.

Minha condição de estrangeira, vinda de outra cidade e pouco conhecedora da história de Belo Horizonte, tornou ainda mais necessário e rico este exercício ao possibilitar que cada participante se colocasse como porta-voz da história de seus lugares. Em diversos momentos, aquela era a primeira vez que eu escutava sobre um determinado lugar, prática ou experiência, desde grandes obras e transformações na cidade a pequenas táticas corriqueiras que possibilitam a sobrevivência frente às precariedades urbanas.

A contribuição de um olhar etnográfico pode ser muito potente para estudar o urbano, entretanto acredito que há outros conhecimentos e perspectivas relevantes a serem mobilizadas nesta pesquisa sócio-espacial.

Um primeiro aspecto diz respeito à compreensão do *espaço social* como agente transformador das relações sociais e vital para a manutenção das relações capitalistas de produção e reprodução. Esta perspectiva implica dispor de uma análise multiescalar, donde as diferentes escalas de ações e relações que produzem o espaço e são por ele produzidas possam emergir.

No mesmo sentido, a desigualdade de gênero está intimamente imbricada na dialética de relações sociais e espaço social, e é um fator elementar para sua manutenção em seu estado atual. Compreender esta questão apenas por uma leitura – da etnografia ou dos diagnósticos macroescalar – não abarcaria sua complexidade: de um lado, a experiência cotidiana daquelas que vivenciam seus efeitos; de outro, a composição da macroestrutura que lhe sustenta.

Um segundo aspecto diz respeito à profundidade e à abrangência necessárias a uma pesquisa de campo qualitativa cujo foco seja o espaço urbano. Se a abertura para novas questões é imprescindível, também é verdade que se quer obter dados relacionados a esse tema. Para analisar de maneira crítica uma questão espacial não será sempre imperativo que se alcance uma compreensão profunda e abrangente da vida dos sujeitos pesquisados. Há dados que podem ser interessantes sob diversos aspectos, mas pouco dizem das relações sócio-espaciais em questão. Quando uma das mulheres que entrevistei me contou longamente todos os detalhes de sua recente festa de casamento, por exemplo, vi-me no impasse de tentar redirecionar a conversa ou de tentar extrair daquela narrativa elementos relevantes.

Há uma velocidade das mudanças nas configurações do espaço urbano e uma urgência nas demandas por ações e proposições que precisa ser considerada quando pensamos uma pesquisa sócio-espacial. A necessidade de morar, os processos de ocupação e remoção do território, as construções que vão se somando à paisagem no dia-a-dia, todos esses processos levantam uma questão em constante processo de decifração: como produzir conhecimento e reflexão sobre o espaço urbano de forma crítica e aprofundada, sem perder o tempo da ação e incorrer em uma caducidade prematura? É este dilema que está a transbordar e tensionar constantemente o debate e a construção desta pesquisa empírica.

2.3 _ **SUJEITOS DA PESQUISA: DIARISTAS NO CONTEXTO URBANO**

O problema que instiga esta pesquisa não é propriamente o trabalho doméstico remunerado, que abrange os diversos aspectos das relações entre empregados e empregadores. Tampouco se centra no trabalho doméstico não-remunerado e de um modo mais geral, no trabalho de reprodução social. O que se busca compreender aqui é como a produção capitalista do espaço urbano se funda numa contradição fundamental: a obliteração do trabalho de reprodução social, vital para a manutenção das atividades produtivas e para a manutenção da vida. Em última instância, pretende entender como os problemas e conflitos advindos desta obliteração recaem majoritariamente sobre as mulheres.

Entretanto, o espaço urbano é organizado segundo as condições de produção, ou seja, é pensado e utilizado segundo as necessidades de escoamento de insumos e bens de consumo; de compatibilidade entre atividades econômicas e serviços essenciais; e, o mais relevante para este trabalho, ele é pensado para atender ao deslocamento de pessoas entre moradia e trabalho, ainda que precariamente.

Nessa conta sobram as outras demandas que atendem à vida privada e coletiva, aquelas focadas em garantir a sobrevivência das pessoas em diferentes âmbitos. O trabalho de reprodução não é considerado prioritariamente na produção e organização do espaço urbano, principalmente em países periféricos. Ele vai sendo feito cotidianamente apesar da falta de qualquer suporte social, pela insistência e

pelas necessidades mais urgentes, que não podem ser ignoradas. Portanto, para acercar-se desta questão eminentemente espacial, é importante compreender um pouco melhor o trabalho de reprodução em si e, mais especificamente, o trabalho doméstico em suas dimensões remuneradas e não-remuneradas.

Nesse sentido, a escolha de mulheres que trabalham com diaristas como sujeitos da pesquisa, para além das razões já citadas, não se dá de maneira ingênua: delas é demandando duplamente o esforço do trabalho de reprodução. Seu trabalho *produtivo* é também *reprodutivo*, neste caso para outras pessoas e grupos que o podem terceirizar. Assim, as diaristas e as trabalhadoras domésticas em geral possibilitam evidenciar uma série de contradições que de outra maneira passariam invisíveis.

Em um primeiro momento, neste tópico, abordo alguns aspectos da discussão recente no Brasil sobre o trabalho doméstico remunerado, para situar os sujeitos da pesquisa. Entender um pouco melhor as problemáticas mais gerais que o atravessam é relevante no sentido de complexificar a análise acerca do cotidiano das mulheres que o realizam, embora a literatura sobre o tema apenas tangencie a questão urbana. Posteriormente, apresento as mulheres participantes da pesquisa, contextualizando suas vivências no espaço urbano da RMBH.

Um primeiro e importante dado, já citado rapidamente, é que ser trabalhador doméstico remunerado no Brasil significa na maioria absoluta das vezes ser mulher e ser negra³⁸. Portanto, analisar a precariedade a que estão sujeitas estas trabalhadoras não pode se restringir a uma discussão sobre classismo e desigualdade de renda. É verdade que esta categoria laboral tem o menor rendimento mensal daquelas investigadas pelo IBGE (2014)³⁹, entretanto ele é permeado pelo que a antropóloga Janaína Brites chama de “entrecruzamento de desigualdades” (Brites, 2013, p. 428). No contexto latinoamericano, Brites reforça

38 Na Pesquisa Mensal de Emprego, realizada pelo IBGE, é possível encontrar dados desagregados das seguintes RM's: Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre. Em relatório que analisa a média anual entre 2003 e 2009, Belo Horizonte aparece como a terceira cidade com maior índice de trabalhadores domésticos “pretos e pardos” (categorias definidas pelo IBGE), uma média de 75% do total. Apenas Salvador e Recife apresentaram índices mais altos. Para se entender melhor como a racialização é preponderante nesta categoria laboral, em comparação, na população ocupada em geral, havia 59% de “pretos e pardos” em Belo Horizonte.

39 Na PNAD 2013, a categoria “Trabalhador doméstico sem carteira de trabalho assinada” apresentava um rendimento médio mensal real de R\$541. À época, o salário mínimo em vigor era de R\$678. (IBGE, 2014)

que "em outras nações, são as etnias indígenas que são atraídas para cumprir as tarefas reprodutivas e sua inclusão nessa categoria respeita as hierarquias étnicas nacionais" (Brites, 2013, p. 429).

A compreensão de que estas desigualdades não são incidentais, mas compõem a própria lógica que está imbricada no trabalho doméstico e em outros contextos de discriminação, remete ao conceito de *interseccionalidade*. A interseccionalidade é em verdade uma categoria analítica, discutida desde a década de 1970 por feministas negras. Mais recentemente, foi teorizada pela pesquisadora em direitos civis Kimberlé Crenshaw (2002), como forma de argumentar frente às leis e ações antidiscriminação sobre a existência de discriminações específicas contra mulheres negras e de outras minorias étnicas.

No "Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero", escrito em 2001 para a Conferência global sobre racismo das Nações Unidas, a autora argumenta que é preciso complexificar a compreensão da desigualdade de gênero, uma vez que certas problemáticas como tráfico de pessoas e a esterilização feminina incidem essencialmente de maneira racializada, ou seja, em mulheres de grupos étnicos minoritários⁴⁰.

Em análise a partir de entrevistas com trabalhadoras domésticas em Salvador e Brasília, o sociólogo Joaze Bernardino-Costa (2013) utiliza-se do conceito de interseccionalidade para compreender a realidade particular destas mulheres.

As narrativas das trabalhadoras domésticas também revelaram como a identidade "mulher" não foi capaz de gerar solidariedade no interior do lar, uma vez que esta suposta identidade de gênero era entrecortada por diferenças de classe e raça. Frequentes foram os relatos de discriminação racial e de classe ocorridas no local de trabalho, inclusive impetrados pela outra mulher, a empregadora. (Bernardino-Costa, 2013, p. 49)

40 Um dos exemplos citados no texto esclarece a questão: "[...] em alguns mercados de trabalho, especialmente aqueles segregados por gênero e raça, as mulheres racializadas podem se confrontar com a discriminação composta, onde, como regra, as mulheres sejam contratadas para funções de escritório ou posições que envolvem interação com o público, enquanto que as minorias étnicas ou raciais sejam empregadas no trabalho industrial ou em alguma outra forma de trabalho segregado por gênero. Nesses casos, mulheres racializadas enfrentam discriminação porque os empregos femininos não são apropriados para elas e o trabalho designado para homens racializados é definido como inapropriado para mulheres." (Crenshaw, 2002, p. 179)

A noção de uma categoria universal de mulher, discutida anteriormente, é desestabilizada nas narrativas das entrevistadas neste e em outros trabalhos que abordam o tema (Ávila, 2009; Dutra, 2012; Pedrosa, 2013; Monticelli, 2013). O autor reforça que, embora se mantenha uma divisão sexual do trabalho entre cônjuges empregadores envolvidos na pesquisa, o trabalho doméstico traz à tona uma hierarquização interna a esta divisão e transborda a questão do gênero. As atividades consideradas desagradáveis ou abjetas tenderiam, segundo os relatos, a ser terceirizadas pelas mulheres empregadoras.

Um contraponto possível pode vir da reconfiguração das relações trabalhistas induzida pelas diaristas, como aponta a socióloga Thays Monticelli (2013). Ao pesquisar as relações de afeto no trabalho de diaristas da RM de Curitiba, a autora avalia que a flexibilidade de rotinas e o descolamento da vida íntima dos empregadores lhes confere maior abertura para a autonomia e o agenciamento.

Muitas entrevistadas revelaram recusar certos trabalhos por sentirem que foram destrasadas ou que algum aspecto do acordo entre as partes foi desrespeitado, como por exemplo o não-pagamento de vale-transporte ou a exigência de serviços que consideram fora de sua alçada. Algumas mulheres também afirmam buscar trabalhos mais próximos à sua residência, ainda que nem sempre seja possível.

Esta maior mobilidade profissional lhes garante uma menor dependência de seus empregadores, quando comparamos com as trabalhadoras mensalistas que Bernardino-Costa aborda⁴¹. Entretanto, estes relatos evidenciam que a desigualdade nas relações de poder entre trabalhadoras e contratantes permanece, ainda que tenha menor impacto sobre as diaristas.

Isso pode ser parcialmente explicado pela manutenção da particularidade do trabalho doméstico em relação a outros trabalhos que conhecemos. Tanto para as mensalistas como para as diaristas, o espaço íntimo da casa de outrem é seu lugar de trabalho. A informalidade inerente a esta situação dificulta o que Monticelli chama de “trabalho racional”, dando margem para abusos e constrangimentos de diversas naturezas.

41 Mensalistas, como são chamadas na literatura e nas entrevistas realizadas nesta pesquisa, são trabalhadoras domésticas que prestam serviço mais de três dias na semana em um mesmo domicílio e recebem um salário fixo ao fim de cada mês.

O trabalho doméstico remunerado está constituído como campo complexo, no qual as noções de afeto e cuidado estão estritamente ligadas às noções de poder. As relações que tangem o espaço doméstico não possibilitam o reconhecimento desse trabalho como apenas um trabalho racional, pois ele se configura nas noções de intimidade e pessoalidade. (Monticelli, 2013, p. 22-23)

Bernardino-Costa e Monticelli concordam que a pessoalidade que impõe a estas mulheres uma situação de trabalho opressiva tem relação direta com a herança escravocrata do trabalho doméstico. A demanda por mulheres negras e pobres patente nas estatísticas soma-se à desvalorização e degradação desta atividade, que remete ao período colonial brasileiro. Entretanto, não é apenas um reflexo do passado, mas um “fenômeno retroalimentado pelas práticas cotidianas atuais” (Bernardino-Costa, 2013).

No nosso imaginário coletivo, são muitas vezes as mulheres negras aquelas que compõem o papel de realizar serviços domésticos, reforçado em nossa cultura nos seus diversos meios de expressão e comunicação.

As relações afetivas estabelecidas entre criadas, babás e trabalhadoras domésticas são marcadas na literatura e nas novelas brasileiras, estão sempre em posições extremamente íntimas e confidenciais, apesar de também serem atingidas pelas questões de poder que existem dentro destas relações. (Monticelli, 2013, p. 64)

Um caso recente e emblemático desta questão está presente no primeiro capítulo do livro *Clarice, uma biografia* do biógrafo Benjamin Moser. Na biografia sobre a escritora Clarice Lispector, o autor comenta uma foto onde ela e a escritora Carolina Maria de Jesus se encontram, com o pretexto de falar sobre as origens pobres da família de Clarice.



Imagem 04_ Clarice Lispector (à esquerda) e Carolina Maria de Jesus (à direita).
Fonte_ Acervo UFMG, 1960.

Numa foto, ela aparece em pé, ao lado de Carolina Maria de Jesus, negra que escreveu um angustiante livro de memórias da pobreza brasileira, *Quarto de despejo*, uma das revelações literárias de 1960. Ao lado da proverbialmente linda Clarice, com a roupa sob medida e os grandes óculos escuros que a faziam parecer uma estrela de cinema, Carolina parece tensa e fora do lugar, como se alguém tivesse arrastado a empregada doméstica de Clarice para dentro do quadro. Ninguém imaginaria que as origens de Clarice fossem ainda mais miseráveis que as de Carolina. (MOSER, 2009, p. 22)

Carolina, mineira e imigrante em São Paulo a maior parte da vida, era catadora e escritora. Escreveu vários livros falando sobre a vida na favela, tendo sido publicada em mais de dez idiomas. Moser a descreve como uma mulher negra fora do lugar de subalternidade esperado dela, não como a escritora perspicaz e politizada que foi, num encontro entre iguais: mulheres, escritoras, independentes. Este trecho não é um fato isolado de um intelectual, mas reflete aquilo que Crenshaw critica ao falar da interseccionalidade; às mulheres em geral, poderia caber o papel de escrever, de pensar, de quebrar barreiras impostas pela desigualdade de gênero – desde que sejam brancas.

É importante salientar, contudo, a diversidade nas várias regiões do país. Em Belo Horizonte e Salvador (uma das cidades onde foi conduzida a pesquisa de Bernardino-Costa), é possível falar em uma relação mais direta entre racismo e trabalho doméstico. No caso do estado do Paraná, onde se deu a pesquisa feita por Monticelli, mais de 50% das trabalhadoras domésticas se reconhecem brancas.

Como então falar sobre herança escravocrata em casos como este? Ela avalia que esta questão aparece de maneira menos evidente, mas permanece relevante em várias narrativas que revelam características de precariedade e servidão em experiências laborais passadas e atuais. Muitas mulheres entrevistadas vivem em regiões periféricas de Curitiba e são imigrantes de zonas rurais do estado, ou ainda do Nordeste e Sudeste. Todas começaram a trabalhar ainda na infância, onde nem sempre recebiam remuneração, apenas benefícios como abrigo, alimentação e roupas. Portanto, o que parece emergir nesta discussão é a necessidade de complexificar o olhar sobre o problema da desigualdade de gênero e seus entrecruzamentos de desigualdades.

O contexto urbano em que vivem estas mulheres, assim como sua experiência nos vários espaços das cidades por onde passam cotidianamente, é outro aspecto que tem grande relevância ao analisarmos os graus de exclusão e precariedade a que estão submetidas. Não obstante, esta temática, aqui observada com maior cuidado, possui pouquíssima literatura que a explore. Tanto no que tange a discussão sobre trabalho reprodutivo (e trabalho doméstico remunerado em particular), que ignora um olhar mais aprofundado sobre a cidade; como aquela que discute o planejamento urbano em geral, onde a questão de gênero e seu imbricamento com a produção do espaço urbano tem pouca visibilidade.

Uma pesquisa que segue no sentido de preencher algumas dessas lacunas, embora não tenha como foco o espaço urbano em si, foi realizada com trabalhadoras domésticas remuneradas em Recife, pela socióloga Maria Betania Ávila (2009). A autora se debruça sobre o tempo e os ritmos do cotidiano destas mulheres a partir da sua relação com o trabalho doméstico remunerado e não-remunerado. Um dos pontos levantados por Ávila é a exclusão do trabalho reprodutivo na organização do tempo social necessário para a vida coletiva. Muitas vezes, ele é levado em conta apenas em termos de consumo de produtos, mas o esforço e principalmente o tempo demandado para que as atividades ocorram são desconsiderados.

Desta maneira, o tempo destas mulheres, que estão sujeitas a longas horas de trabalho remunerado e não-remunerado, é escasseado. Seja pela impossibilidade

de autonomia na negociação dos termos dos serviços prestados, quantidade e valor médio das horas trabalhadas; ou ainda, por fatores externos, como a disponibilidade de transporte eficiente e rápido ou a facilidade de acesso a serviços básicos em seus bairros. Estas duas últimas dimensões são apontadas por Ávila como potencializadoras de estresse e cansaço em suas rotinas.

Se acrescentarmos a essas jornadas diárias de trabalho o tempo gasto nos deslocamentos entre a casa e o trabalho, o uso do tempo no cotidiano do trabalho remunerado vai ser acrescido de duas a quatro horas, levando em conta os trajetos de ida e volta entre a residência e o local do emprego.

[...] Para um grupo de mulheres da pesquisa, residentes em uma mesma área da Região Metropolitana do Recife, o tempo dos deslocamentos, em geral, varia entre 1 hora e 30 minutos e 2 horas em cada trecho (de ida e de volta). O mais freqüente, no entanto, são os deslocamentos que levam de 1 hora a 1 hora e meia. Os deslocamentos são feitos de ônibus, geralmente dois ônibus para cada trajeto e, em alguns casos, por dois ônibus e um metrô.

[...] Uma das trabalhadoras, por exemplo, relata que toma um ônibus e depois caminha 45 minutos até o trabalho porque a patroa só paga uma passagem por percurso e, neste caso, ficaria muito caro para ela pagar com dinheiro do seu próprio salário a segunda passagem necessária para realizar de ônibus todo o percurso. (Ávila, 2009, p. 184-185)

É possível, ainda que de maneira incipiente, perceber o espaço urbano como um elemento importante na análise do trabalho reprodutivo e especificamente do trabalho doméstico remunerado. De outro lado, a contribuição do debate apontado brevemente aqui levanta a necessidade de complexificar o olhar sobre a desigualdade de gênero e compreender seus imbricamentos com outros tipos de opressão. O que eles indicam é a impossibilidade de analisar o trabalho reprodutivo sem refletir sobre as hierarquias e relações de poder que ainda se mantém na estrutura social contemporânea. A tentativa deste trabalho em compreender a produção do espaço urbano a partir desta perspectiva se pauta pela suspeita de que estas hierarquias são reproduzidas pelo planejamento urbano.

3_ **NARRATIVAS ITINERANTES**

Este capítulo tem o intuito de apresentar e discutir os dados da pesquisa empírica realizada para esta dissertação. Aquilo a que chamei de narrativas itinerantes, explicadas no capítulo anterior, serão expostas ao longo dos tópicos deste capítulo.

Em um primeiro momento, no tópico *Cotidianos femininos*, apresento em narrativas breves as sete mulheres participantes da pesquisa empírica a partir de aspectos do seu cotidiano e de sua experiência na cidade. As narrativas revelam muito do que elas têm em comum para além da profissão e da moradia metropolitana, mas também daquilo que lhes é particular e indica a multiplicidade de vivências. Algumas mais jovens, outras já idosas; em sua maioria, migrantes, com filhos, nem sempre casadas.

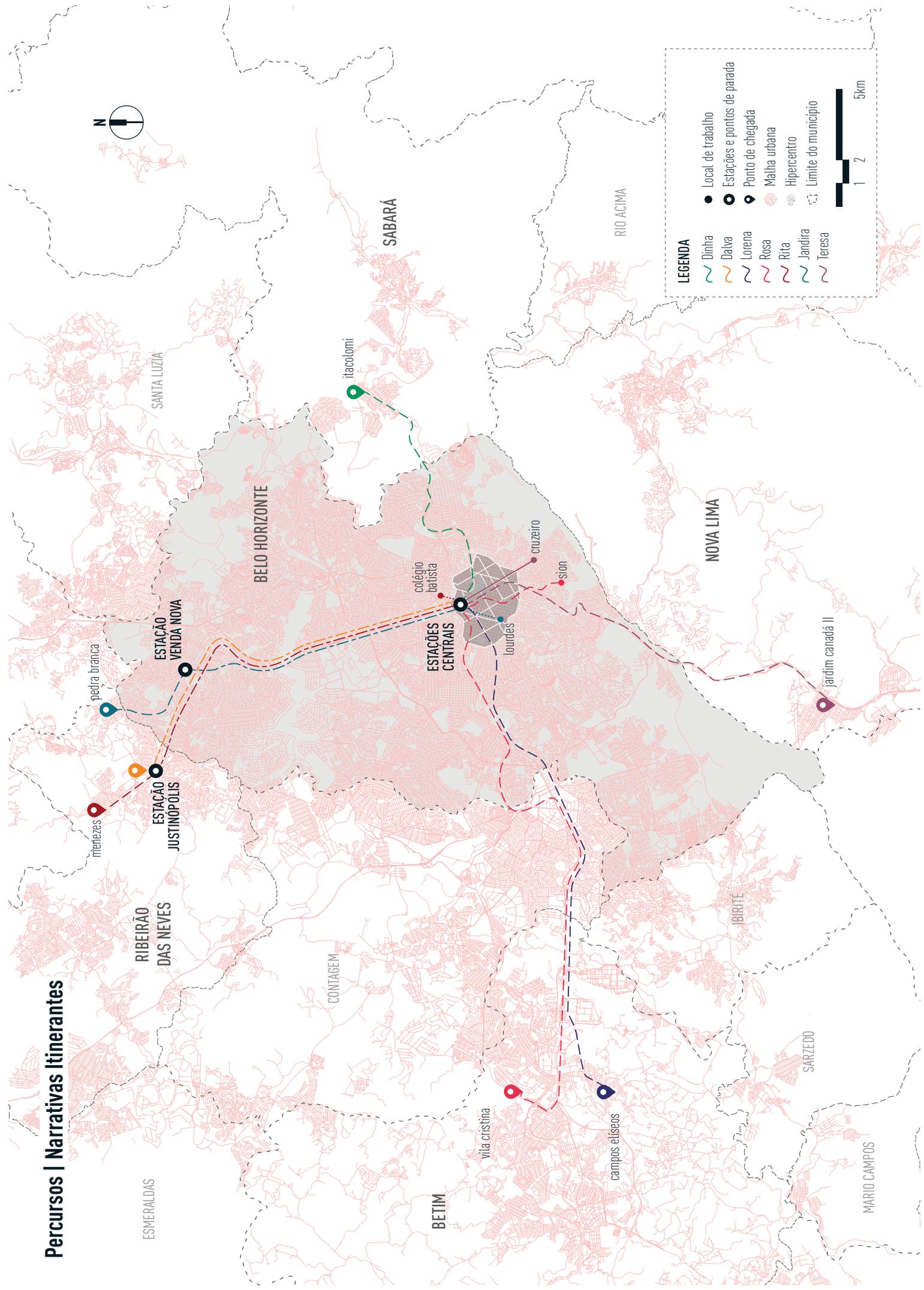
A escolha de não revelar seus nomes reais se dá pelo entendimento de que suas vivências não devem ser individualizadas, identificadas; mas entendidas como narrativas que se constroem e se multiplicam pelas metrópoles brasileiras, a partir das necessidades que se impõem a várias mulheres em suas lidas cotidianas. Um outro aspecto importante acerca das narrativas itinerantes é que, dado o contexto de entrevista única, com pouco tempo para desenvolver intimidade e confiança da relação entre pesquisadora e entrevistada, optei por não abordar a questão da autodeclaração de cor e da temática de racialização, tampouco o assunto surgiu espontaneamente por parte das entrevistadas. Permanece, entretanto, importante aprofundar esse debate a partir de futuras investigações.

Em um segundo momento, analiso estas narrativas itinerantes a partir de três tópicos que abordam temas recorrentes nas falas das entrevistadas. Estes temas

estão em constante sobreposição, sendo impossível dissociá-los na realidade. A escolha de dividi-los aqui tem fins analíticos, por possibilitar uma melhor exposição e um aprofundamento das questões abordadas. No tópico *Nova classe trabalhadora e trabalho reprodutivo feminino*, discuto como a condição das entrevistadas de mulheres, e parte de uma nova classe trabalhadora, influencia suas ações e sua inserção no espaço urbano. No tópico *Mobilidade urbana*, analiso algumas políticas públicas de transporte de Belo Horizonte e seus impactos na vida de mulheres pobres residentes em cidades periféricas da RMBH. Finalmente, no tópico *Espaço cotidiano, espaço periférico*, discorro sobre a condição periférica e precária do contexto urbano mais próximos dessas mulheres e como o espaço, junto a outros fatores sociais, dificultam sua mobilização coletiva e política.

Imagem 05_ (Página seguinte) Mapa geral dos percursos das mulheres entrevistadas.
Fonte_ Elaboração própria, 2016.

Percursos | Narrativas Itinerantes



LEGENDA

- Local de trabalho
- Estações e pontos de parada
- Ponto de chegada
- Malha urbana
- Hipercentro
- Limite do município

Dinha
Dalva
Lorena
Rosa
Rita
Jandira
Teresa

1 2 5km

3.1_ COTIDIANOS FEMININOS

Minha mãe sempre costurou a vida com fios de ferro.

Conceição Evaristo

3.1.1_ DINHA

Dinha é enérgica, gosta de conversar e tem um ar altivo, de quem não se deixa silenciar. Apesar de vir da “roça”, Dinha é urbana, rápida nos gestos e na fala. Nosso primeiro contato se deu através de uma colega que contrata seus serviços.

Ela nasceu em Claros dos Poções, município rural próximo a Montes Claros, no norte de Minas Gerais. Hoje, vive em Sabará, município a leste de Belo Horizonte. Ela tem 36 anos, casada e tem um filho, ainda criança. Mora em uma casa construída no quintal de sua sogra; ali, vivem também sua cunhada e o filho adolescente. Atualmente, Dinha realiza faxina em apenas um apartamento no centro de Belo Horizonte e está buscando emprego. Assim, tem um dos menores rendimentos entre as participantes da pesquisa.

Ao longo da vida na RMBH, teve vários trabalhos, mas sempre teve dificuldade de se manter, seja pelo filho que lhe demandava cuidados ou pelas condições de trabalho. Um, em uma lanchonete, à noite, era o pior. Tinha que esperar sozinha, tarde da noite, na parada. Ser diarista lhe parece servir bem, pela flexibilidade, apesar de não ter muitos contatos no momento. Recentemente, foi demitida do trabalho de zeladora em um edifício residencial, por sua constante ausência em decorrência da saúde do filho pequeno. O esposo trabalha como motorista em uma companhia não-registrada de táxi; nos fins de semana ele realiza fretes com seu carro próprio.

Ela não sabe dirigir, conta que teria dificuldade de estudar para o teste de legislação. Suas viagens são em geral feitas a pé, principalmente para o mercado. Na volta, seu esposo lhe dá carona, também leva o filho na escola. Por conta da irregularidade do calçamento das ruas, a criança não consegue ir a pé e carece de companhia sempre. Este problema é uma das queixas constantes de Dinha, que

apesar de morar a três quadras da parada de ônibus, descreve a distância e o esforço como desgastantes: precisa descer um barranco por uma escada improvisada, subir ladeiras e passar por terrenos baldios.

Seu bairro, Itacolomi, ainda está em processo de consolidação, com muitas casas em construção, obras de saneamento e pavimentação e poucos espaços públicos. À exceção da rotatória em frente a uma Igreja, não passamos por nenhuma praça ou parque. É uma região periférica ao centro histórico de Sabará, em que difere bastante de sua paisagem e de sua ordem urbana. Itacolomi parece ter ido se desenhando durante sua própria construção, com ruas estreitas e tortuosas, vielas sem saída e barrancos sem escadas ou calçada. Dali, muitas linhas de ônibus seguem em direção à capital, com vários passageiros indo e voltando nas várias

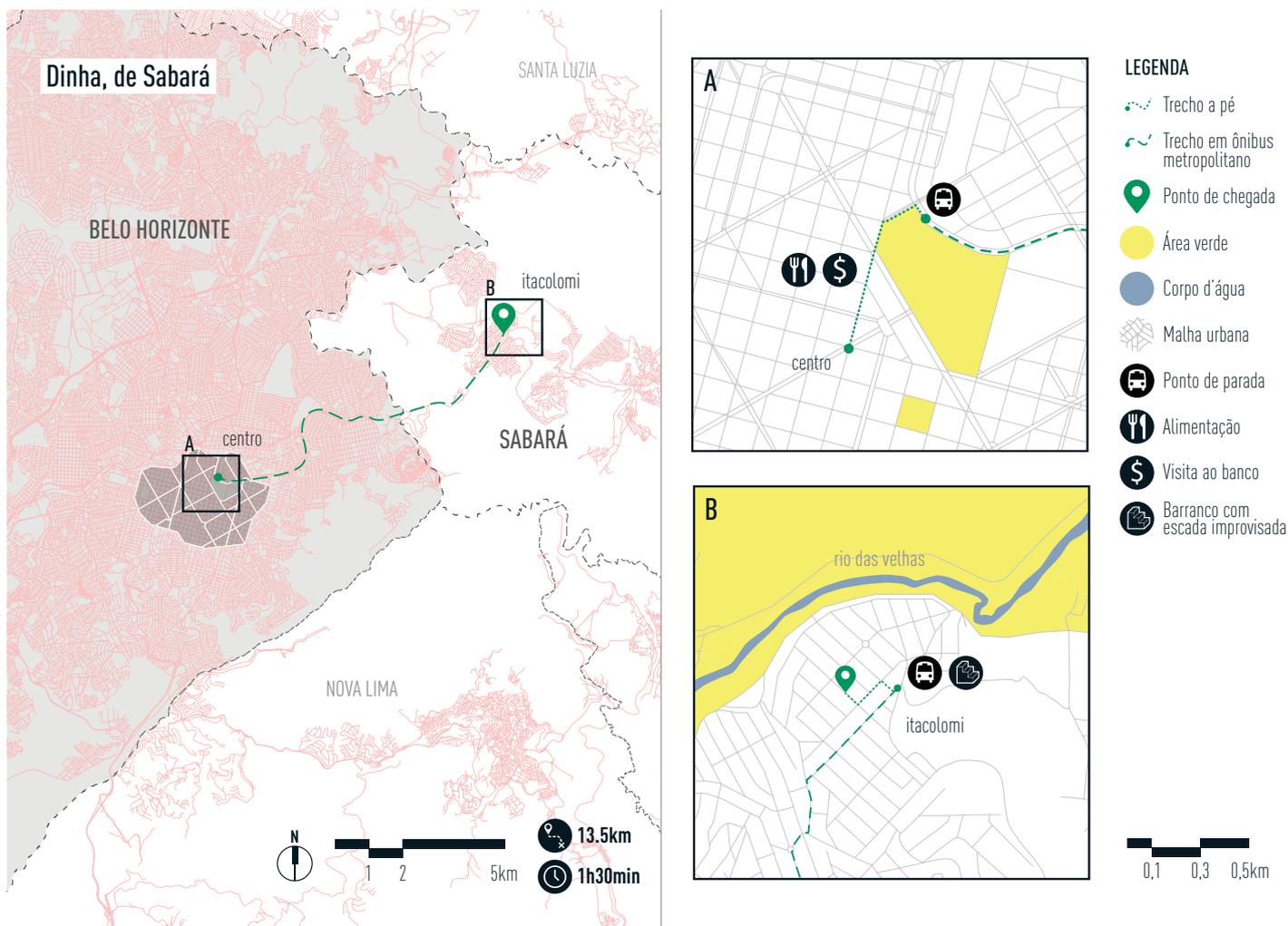


Imagem 06_ Mapa do percurso de Dinha, de Sabará.
Fonte_ Elaboração própria, 2016.

horas do dia. Dinha nunca vai, porém, ao centro de Sabará. Comenta que é difícil, distante: prefere resolver suas atividades em Belo Horizonte. A distância larga não é de natureza geográfica, mas de comunicação, infraestrutura e facilidade de acesso.

3.12 _ DALVA

Dalva é pequenina, agitada e calorosa. Rapidamente, consegue ganhar intimidade com a conversa, ao tentar me entrevistar de volta. Tem grande orgulho do que aprende com as pessoas que conheceu como diarista, muitos artistas e intelectuais. Nosso contato se deu através de um colega que trabalhava em um escritório onde faz faxina.

Ela tem um espírito cosmopolita, talvez influenciada pelas pessoas para quem trabalha, mas também por ter nascido e crescido na região central de Belo Horizonte. Após o falecimento de seu avô, a casa de sua família foi vendida e a herança foi repartida entre sua mãe e seus tios. Mudou-se então para Ribeirão das Neves, ao norte da RMBH, onde vive há mais de 15 anos. Tem em torno de 40 anos, ela não me revela a idade; é casada e tem dois filhos e uma neta. Sempre preferiu trabalhar como diarista, por sentir mais liberdade para escolher seus empregadores e seus horários.

Atualmente, trabalha três vezes por semana: duas em um escritório no centro de Belo Horizonte e uma vez em uma casa em Nova Lima, cidade ao sul da RMBH. Já teve todos os dias ocupados com serviços de faxina, porém hoje não tem com quem deixar a filha mais nova, de sete anos. Costumeiramente, por este motivo, leva-a ao trabalho junto consigo aos sábados. Trabalhar no centro é cômodo, por só precisar tomar dois ônibus: um até a estação do MOVE Justinópolis, e dali outro que segue intrabairros. Por outro lado, o trabalho em Nova Lima, apesar do grande dispêndio de tempo e energia, é mantido por afeto e pelos anos que conhece a empregadora.

Tendo vivido muitos anos na capital e trabalhado em várias regiões da cidade, Dalva se move muito bem pelas ruas, conhece as várias lojas e suas promoções, os

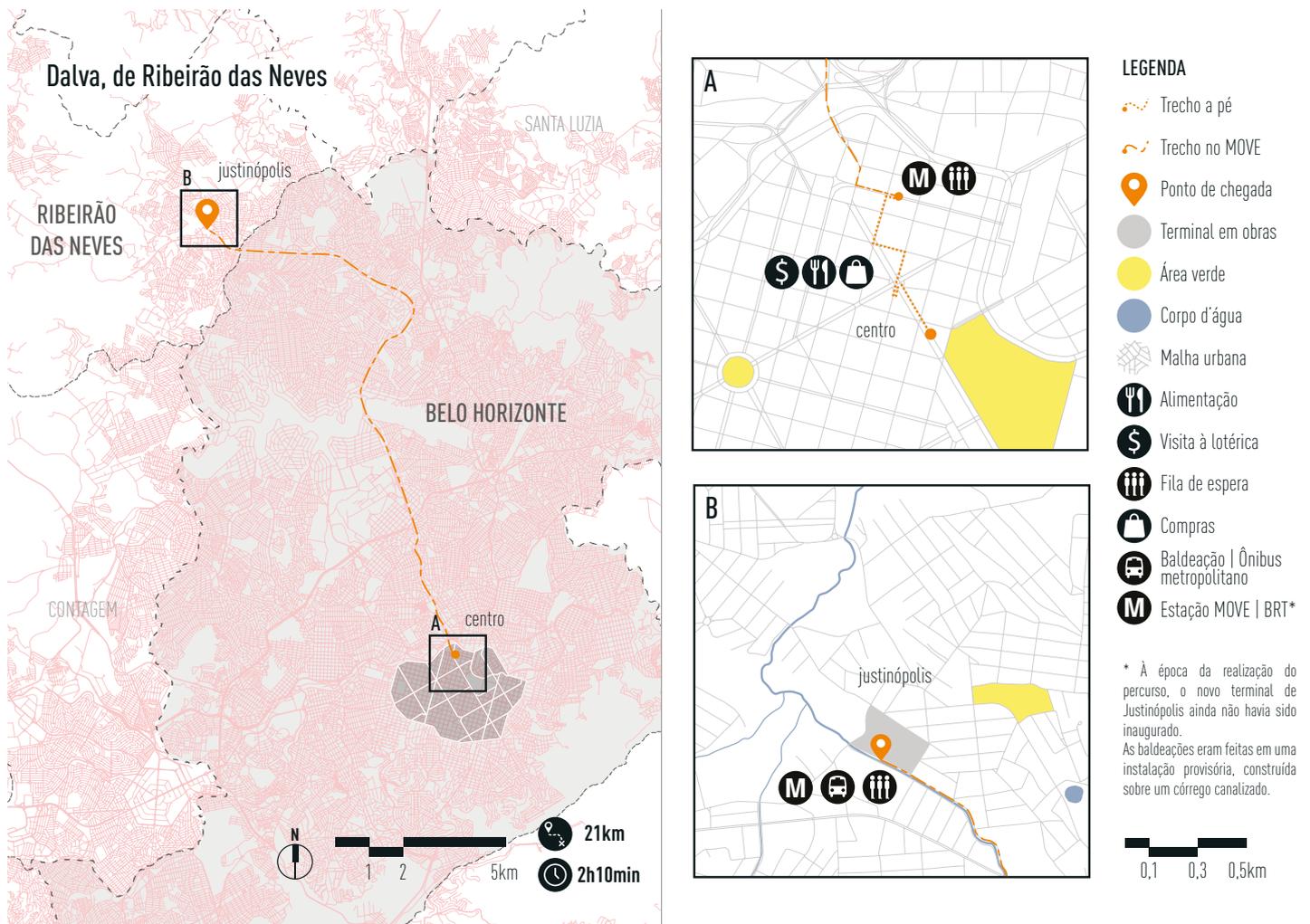


Imagem 07_ Mapa do percurso de Dalva, de Ribeirão das Neves.
Fonte_ Elaboração própria, 2016.

ônibus que levam para os mais diversos lugares: está sempre a indicar um lugar e a forma de chegar até ele. Aproveita sempre para fazer pequenas compras, mas nunca o essencial, não gosta de carregar peso, e a viagem para casa é longa. Caminha ágil, porém é muito cuidadosa e atenta. Em um cruzamento importante, revela detalhes sobre o falecimento de uma conhecida, atropelada ali. Acha as ruas todas agitadas, inseguras: pela violência, mas principalmente pela agressividade dos carros.

Ela conta que, à época de sua mudança, seu bairro não tinha nada, ninguém nunca tinha ouvido falar daquele lugar. Realmente, o lugar onde mora não é bem “Neves”, mas tampouco é Belo Horizonte: fica num encontro entre linhas imaginárias que marcam suas fronteiras, sem no entanto pertencer de fato a nenhuma. Esse limbo

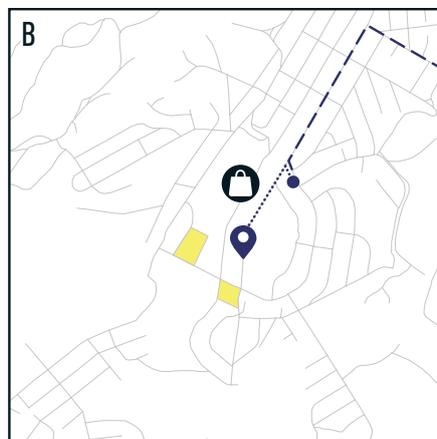
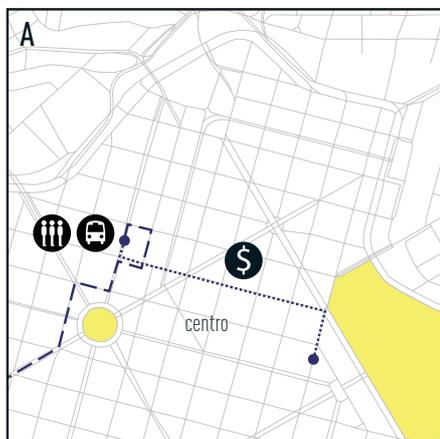
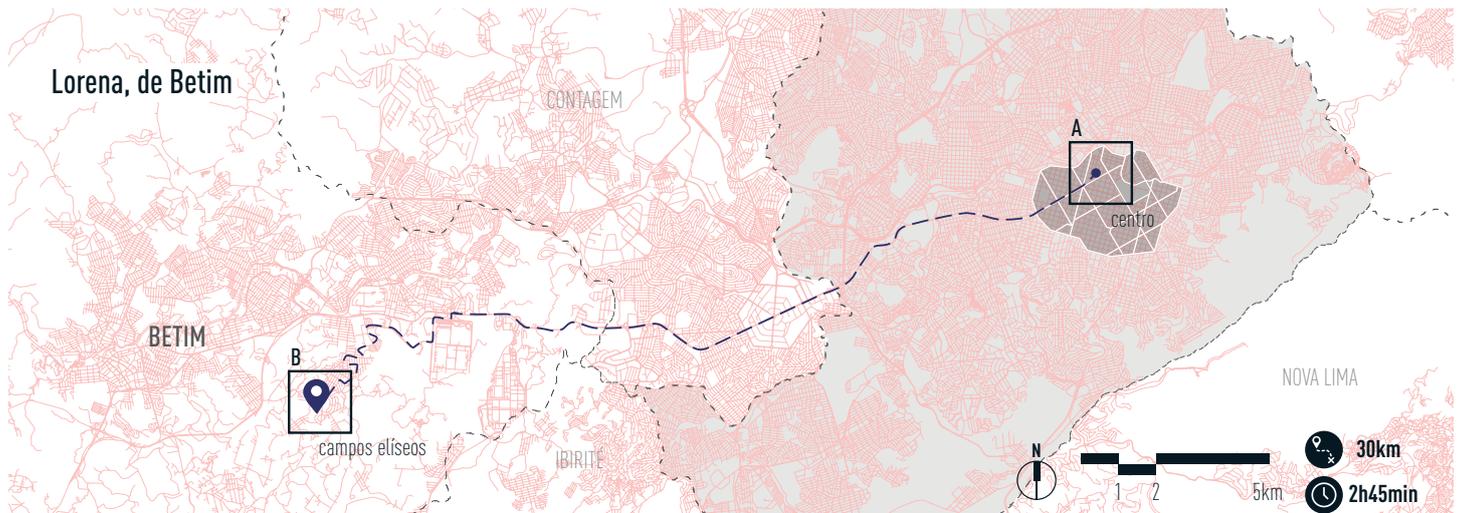
administrativo faz com que o contingente de trabalhadores que ali chegam para morar seja facilmente esquecido em seus problemas urbanos mais essenciais. A precariedade, no entanto, não impede que Dalva se movimente na cidade. Ela fala de vários lugares que costuma visitar, desde a paisagística Praça do Papa às apresentações musicais ao vivo no Shopping Estação, para onde há sempre ônibus de domingo a domingo.

3.13 _ LORENA

Lorena é prática, disciplinada. Caminha e fala rápido, sempre atenta a tudo que acontece em volta. Ela conversa comigo sem receio ou timidez, mostrando os percalços e as táticas de que se utiliza em seu caminho. Nosso contato se deu através de um colega que vive em uma das repúblicas que ela faxina.

Ela nasceu em Belo Horizonte, onde seus pais ainda moram, e vive em Betim há 16 anos, cidade industrial a oeste da RMBH. Tem 37 anos, casada e tem duas filhas, uma adulta e outra ainda adolescente. O lote de sua casa foi comprado de uma conhecida, que o havia ocupado; ele fica no bairro Campos Elíseos, região mais próxima a Contagem do que ao centro administrativo de Betim. Ela conta que começou a trabalhar “em casa de família” aos dez anos, para ganhar o próprio dinheiro. Desde então, já teve diversos empregos, desde caixa em loja e serviços gerais. Hoje, faz faxina de segunda a sexta, principalmente em apartamentos e repúblicas em vários bairros: Centro, Luxemburgo, Anchieta, Prado.

Ela conta que, apesar do baixo reconhecimento social do trabalho de diarista, consegue ter um melhor rendimento do que em outros empregos e não precisa trabalhar nos fins de semana. Seu desejo, entretanto, é encontrar um novo emprego, menos desgastante. Lorena é disciplinada, dedicada, recentemente se formou em um curso técnico na área de saúde – estudava dentro do ônibus e nas horas livres. Agora está fazendo concursos, para parar de vez com as faxinas. Ela conta orgulhosa das várias viagens que fez com a família pelo país, com seu salário de diarista e o do esposo, que é marceneiro. Ele, o esposo, possui um carro que utiliza para fazer entregas e orçamentos; ela, no entanto, não costuma dirigir, embora tenha carteira de motorista. Com sorte, no fim do serviço, ele está em Belo Horizonte e pode lhe dar carona.



LEGENDA

- Trecho a pé
- Trecho em ônibus comum e metropolitano
- Ponto de chegada
- Terreno desocupado
- Área verde
- Malha urbana
- Baldeação | Ônibus metropolitano
- Fila de espera
- Visita ao banco
- Compras



Imagem 08_ Mapa do percurso de Lorena, de Betim.

Fonte_ Elaboração própria, 2016.

Na maior parte dos dias, ela volta de ônibus, uma linha direta para Betim, que passa pelos distritos industriais e por todos os bairros próximos à sua casa. Ela tem uma das viagens mais longas dentre as participantes; e, na tentativa de burlar o tempo largo da espera e o desconforto, Lorena se utiliza de muitas táticas. Ela compra vales-transporte mais baratos que a passagem, vendidos na fila que segue até a esquina; sempre que pode vai de perueiro ou de carona paga com alguma conhecida; também evita a linha que passa por uma “favela”, já perto de casa, principalmente se já é noite.

Quando foi morar ali, nem conta de luz havia, era apenas “gato”. Hoje, a escola da filha fica a um quarteirão, assim como o posto de saúde, uma padaria, uma lotérica e um posto de gasolina, os serviços que considera mais importantes. Ela gosta de

morar ali, mas não tem o hábito de conversar com os vizinhos, tampouco está envolvida em alguma associação comunitária. No tempo livre, costuma acampar com a família em serras próximas ou participar de alguma atividade da igreja evangélica que frequenta.

3.14 _ ROSA

Rosa é cuidadosa e paciente. Seu semblante calmo transparece na fala pausada e no caminhar lento. Em todo o caminho, ela me interroga sobre minha disposição – o percurso é longo para quem não está acostumado. Nosso contato foi feito através de uma conhecida em comum, também empregada doméstica.

Ela nasceu em Ponte Nova, cidade próxima a Ouro Preto, e mora em Betim há oito anos, cidade a oeste de Belo Horizonte. Tem 68 anos, é mãe de quatro filhos já adultos e divorciada. Quando se casou, mudou-se para São Paulo; lá, não podia trabalhar, por ordens do esposo, “coisa de machista”, diz. Voltou para Contagem e se divorciou. Só então começou a trabalhar: fazia salgados para vender, lavava roupas e também foi “sacoleira”, vendendo roupas e produtos de perfumaria. Eram empregos que lhe permitiam estar em casa, para cuidar dos filhos, na época, ainda pequenos. Depois, começou a fazer faxinas, todos os dias da semana; hoje, com o cansaço, tem serviço apenas três vezes por semana, duas vezes em Contagem e uma no bairro Sion, em Belo Horizonte. Este último, mantém por conhecer há muitos anos a família, apesar da distância e do esforço necessário no deslocamento: são mais de 30km entre sua casa e o bairro de classe média na capital.

Rosa gosta de voltar cedo para casa, assim sai às 4h25 da madrugada para a parada de ônibus, junto a outras três vizinhas que são mensalistas em Nova Lima. Entre a espera e a descida no ponto em Belo Horizonte, a viagem dura 3h. A estrada e o ônibus são dos mais deteriorados em relação aos demais percursos feitos. A passagem também é cara, por ser uma viagem interurbana; apesar disso, poucos são os que fazem o percurso completo, muitos saem do bairro de Rosa para os distritos industriais, ainda no limite de Betim ou na fronteira de Contagem. Contagem é na verdade uma referência muito importante para os moradores dali, é

uma cidade com muitos serviços e mais próxima do que o centro administrativo e comercial de Betim.

Rosa costuma aproveitar as faxinas em Contagem para ir ao banco, pagar contas, e fazer algumas compras de primeira ordem. Quando precisa fazer compras em maior volume, para abastecer a casa, o filho com quem ainda mora a leva de carro em um supermercado de atacado e varejo que fica na rodovia, ali perto. O filho também tem uma moto, que utiliza para fazer pequenos serviços desde que foi despedido de uma montadora de automóveis – grande empregadora da região. Para trabalhar, no entanto, Rosa apenas utiliza o transporte público e, claro, os pés.

O caminho até sua casa é cheio de contrastes. Belo Horizonte, cosmopolita, cheia de pessoas e serviços nas ruas, transforma-se em uma Contagem agitada, mas com

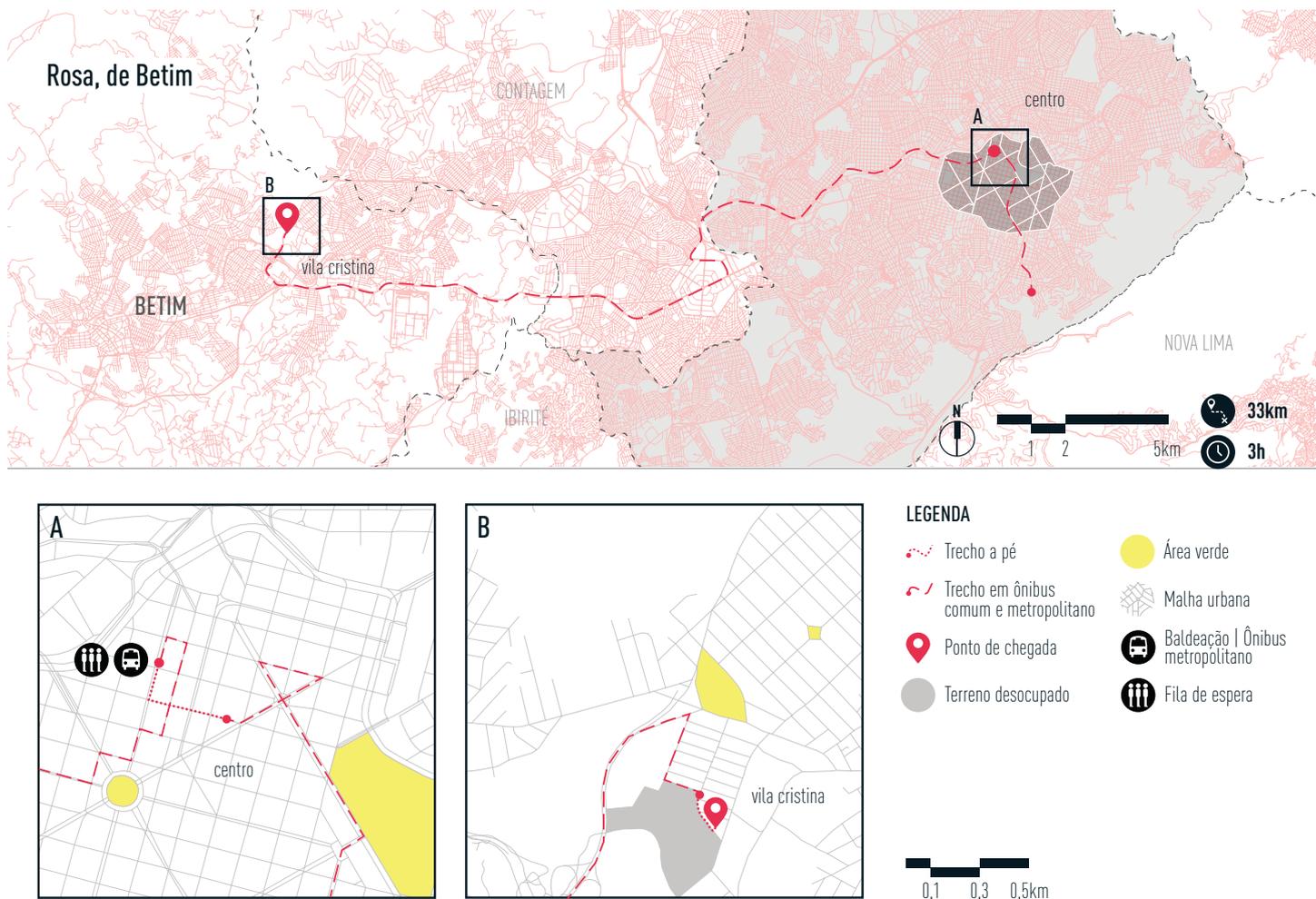


Imagem 09_ Mapa do percurso de Rosa, de Betim.
Fonte_ Elaboração própria, 2016.

grandes áreas industriais de muros altos; por fim, já próxima de seu ponto de descida, a paisagem é preenchida por bairros ainda em construção, com córregos canalizados e poluídos, uma linha férrea em meio à área residencial e pouca infraestrutura pública. Sua casa é parte de um conjunto habitacional, cercado por grandes indústrias e alguns vazios urbanos: bastante diferente da rural Ponte Nova, onde ela tinha uma roça, e as distâncias eram percorridas em bicicleta ou a pé.

3.15 _ RITA

Rita é ativa, postura que aprendeu a sustentar frente a muitos abusos que sofreu durante seu tempo como empregada doméstica. Ela é também curta, precisa: responde com poucas palavras, sem nunca se deixar ver vulnerável. Rita tem o passo rápido e faz poucos desvios, no caminho para casa e nos planos que traçou para sua vida. Nosso contato foi feito através de uma conhecida em comum, também empregada doméstica, que lhe indicou para seu primeiro trabalho em Belo Horizonte.

Rita nasceu em uma fazenda “no meio dos matos”, na região da Zona da Mata, à sudeste de Belo Horizonte – ela não precisa bem onde. Tem 40 anos, embora aparente ser mais jovem, é solteira e não tem filhos. Veio aos 16 anos para a capital para estudar e trabalhar; hoje mora em “Neves”, próxima à Estação de Justinópolis. Por 11 anos, trabalhou como mensalista, momento que ela lembra com angústia, pelos maus tratos que sofreu ao viver na casa dos empregadores. Tornou-se diarista, conta, para não ter mais que cozinhar ou cuidar dos filhos de outras pessoas. Atualmente, trabalha de segunda à sábado, com uma jornada média de 10h por dia, uma das mais longas dentre as participantes.

Passou muito tempo sem poder estudar, por conta das longas horas de trabalho. Só recentemente resolveu entrar em um curso de administração à distância. Estudar é algo que adora, conta que, se pudesse, dedicaria muito mais horas às leituras. No fim do ano, quer parar de fazer faxinas, que considera muito cansativo, e procurar um emprego na área de seus estudos. Ela não costuma vir ao centro de Belo Horizonte com frequência, apenas para ter aulas. A partir de indicações, foi conseguindo serviços na região de Venda Nova, mais próxima de sua casa.



Imagem 10 _ Mapa do percurso de Rita, de Ribeirão das Neves.
Fonte_ Elaboração própria, 2016.

Na estação de ônibus, ela prefere a fila dos “em pé”, “em casa, eu me sento”. Conta que após a implementação do MOVE, sente maior confusão e desrespeito às filas nas estações próximas de sua casa, sempre lotadas. De fato, reconhece que é mais rápido agora, mas o segundo ônibus que precisa tomar até sua casa continua demorado, fazendo pouca diferença na conta total. Seu percurso, considerando desde a saída do serviço até a descida no ponto final, dura 1h45; é um dos mais curtos, apesar de fazer longas caminhadas até a parada.

Seu bairro, Menezes, fica na margem da mancha urbana que se estende desde Venda Nova em direção ao centro administrativo de Ribeirão das Neves. É, portanto, pouco consolidado e precário, com pouca infraestrutura e atendimento de serviços essenciais. Um córrego canalizado e duas rotatórias, utilizadas como

pequenas praças, marcam o percurso até sua casa. No seu tempo livre, costuma arrumar a casa, estudar para o curso ou visitar a irmã que também mora em Ribeirão das Neves. Entre os estudos, as faxinas e os deslocamentos, seu tempo parece escassear rapidamente; ainda que o fato de ser solteira e não ter filhos lhe confira maior flexibilidade e menos responsabilidades domésticas.

3.16 _ **JANDIRA**

Jandira é simpática e contagiante. Apesar da idade já avançada, seu corpo atlético e ágil lhe permite passos velozes. Ela é quem inicia a conversa e sozinha vai narrando sua história, com longas explicações sobre sua rotina, entremeadas por recordações da infância, da família e dos dias mais difíceis no trabalho. Nosso contato se deu através de uma conhecida em comum, que contrata seus serviços.

Ela nasceu em Congonhas do Norte, município rural ao norte da RMBH. Aos 15 anos, veio para Belo Horizonte para trabalhar como doméstica. Tem 62 anos, é casada e tem um filho já adulto. Jandira mora no bairro Pedra Branca em Ribeirão das Neves, embora seu bairro pareça mais integrado à região de Venda Nova. Ainda em sua cidade natal, trabalhou em um engenho e na “roça”, desde os cinco anos de idade. No percurso que fizemos, ainda a pé, ela identifica a rua de seus antigos empregadores, quando ainda era mensalista. Jandira se desconcerta e fala angustiada sobre sua saída do emprego; ressalva que era uma boa família, mas prefere ter menos intimidade no trabalho. Ela não esclarece o motivo de sua saída, mas sugere que preferiria não os encontrar ali, e acelera o passo.

Há alguns anos, trabalha como diarista; de início, fazia faxinas de segunda à sexta. Quando seu filho nasceu, ela conta que foi um dos momentos mais difíceis para conciliar o trabalho e a maternidade; ela ficava com ele de noite, e seu esposo, que é segurança aposentado, de dia. Depois, para pagar a faculdade do filho, já maior de idade, chegou a trabalhar em três lugares no mesmo dia. Hoje, trabalha em apenas três endereços na região central da capital, onde tem uma melhor relação com os empregadores.

Ao fim do serviço, precisa tomar entre dois e três ônibus. Quando pode, prefere economizar a passagem da saída do serviço até a parada do MOVE, na av. Santos Dumont; chegando a caminhar até 20 quarteirões a pé. Costuma fazer vários desvios para comprar produtos que só encontra ali no centro: de veneno para

caramujos a queijo fresco no Mercado Central. Ela também gosta de fazer feira em um supermercado próximo, para diminuir o número de viagens ao chegar em casa. Para Jandira, o MOVE é ótimo, rápido, confortável, organizado. Ela, por ser considerada idosa, sempre consegue entrar primeiro e viajar sentada. Apesar da comodidade, tem uma das viagens mais longas entre as participantes, alcançando quase 4h entre a saída do serviço até em casa.

Jandira parece estar acostumada às longas horas gastas em deslocamentos e se utiliza desse tempo, que de outra maneira seria desperdiçado, para realizar o máximo de atividades possíveis no caminho entre a saída do trabalho e a estação de ônibus. Seu bairro é bastante adensado, com muitas casas subindo a construção de um segundo andar, comércio e serviços abundantes. Ela conta que viu muitas transformações ao longo do tempo na região: a canalização do córrego Vilarinho;

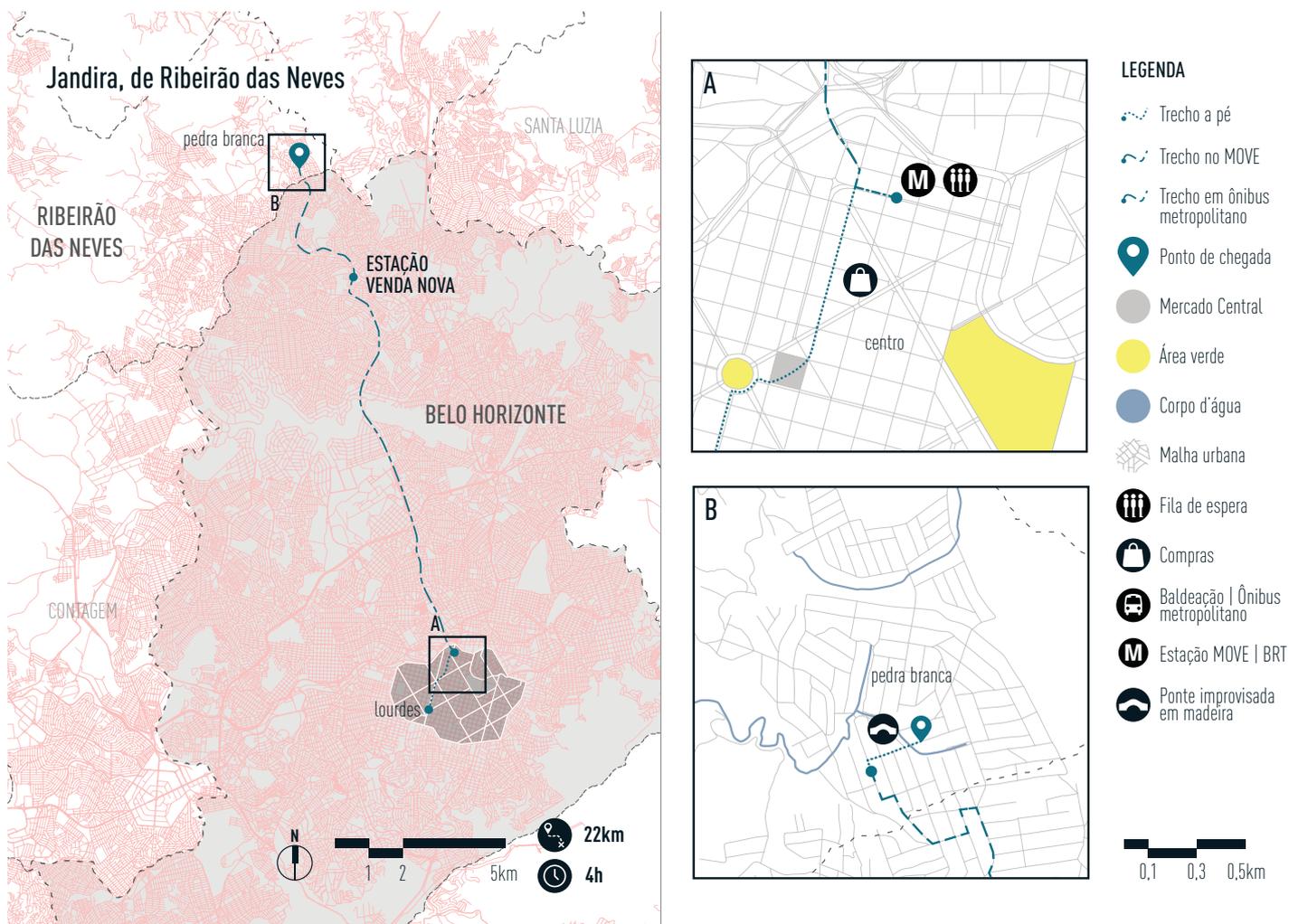


Imagem 11_ Mapa do percurso de Jandira, de Ribeirão das Neves.

Fonte_ Elaboração própria, 2016.

os grandes alagamentos, que ainda permanecem; o crescimento da cidade no sentido norte. Agora, já menos atribulada de trabalho, ela, o esposo e um irmão dedicam seus fins de semana a cuidar de uma roça em um terreno próximo à sua casa, ainda em área urbana. Ali, plantam para consumo próprio desde árvores frutíferas e hortaliças a culturas de leguminosas.

3.17 _ TERESA

Teresa carrega um ar de tranquilidade particular. Seu caminho até sua casa é feito com mais conforto do que economia. Para quem subiu muitas ladeiras cotidianamente por vários anos, poder economizar passos é símbolo de uma melhoria no salário e na qualidade de vida. Caminhar lhe parece um exercício saudável e por vezes prazeroso, mas significa quase sempre um esforço imposto pelo salário curto. Nosso contato se deu a partir de uma colega que trabalhava no escritório onde faz faxina.

Ela nasceu no bairro Nova York, que fica no extremo norte de Belo Horizonte. Viveu também no interior do estado, onde sua família teve uma roça; depois, ainda criança, foi morar no Aglomerado da Serra⁴². Tem 38 anos e é casada. Mudou-se recentemente para o terreno onde a família de seu esposo vive, no bairro Jardim Canadá II, em Nova Lima, cidade ao sul da RMBH. Teresa conta que gostava muito da Serra, onde conhecia muitos vizinhos, participava ativamente de uma igreja evangélica e onde, até hoje, utiliza o serviço de saúde pública. Entretanto, a violência entre grupos envolvidos em tráfico de drogas e policiais era constante, “as guerrinhas”. Muitas vezes, deixou de ir trabalhar e sair de casa por este motivo.

Já trabalhou em vários estabelecimentos, como recepcionista e auxiliar de administração. Há nove anos é diarista em um escritório no bairro Cruzeiro, na região central de Belo Horizonte. Há dois, conseguiu negociar trabalhar com carteira assinada três vezes por semana e sair às 17h, antes do pico de trânsito. Ela considera que, apesar do serviço pesado, tem muitos benefícios garantidos, consegue trabalhar menos que em outros empregos, ganhando o mesmo salário. Antes, para vender seu vale-transporte, ia a pé para o trabalho, apesar da caminhada cansativa por muitas ladeiras. A despeito de hoje precisar tomar um ônibus e um “lotação” até em casa, considera mais fácil e cômodo, uma vez que

42 O chamado Aglomerado da Serra é a maior favela de Belo Horizonte, situado na região Centro-Sul da cidade.

recebe vale-transporte e evita caminhar sozinha à noite⁴³. Sua viagem dura 1h30, uma das mais rápidas, principalmente pela boa estrada que segue até Nova Lima; o ônibus não lota e é possível ir sentada na maioria das vezes.

As maiores dificuldades narradas por Teresa tocam sua adaptação ao seu novo endereço. Além do trabalho, costuma ficar em Belo Horizonte apenas de 15 em 15 dias, quando visita sua família. Seus laços de vizinhança foram em grande parte quebrados, assim como sua facilidade de se mover pela cidade. O Jardim Canadá II é um loteamento já adensado, com ruas largas e casas com muros altos, cercado por indústrias; há infraestrutura básica, recente, e boa disponibilidade de serviços

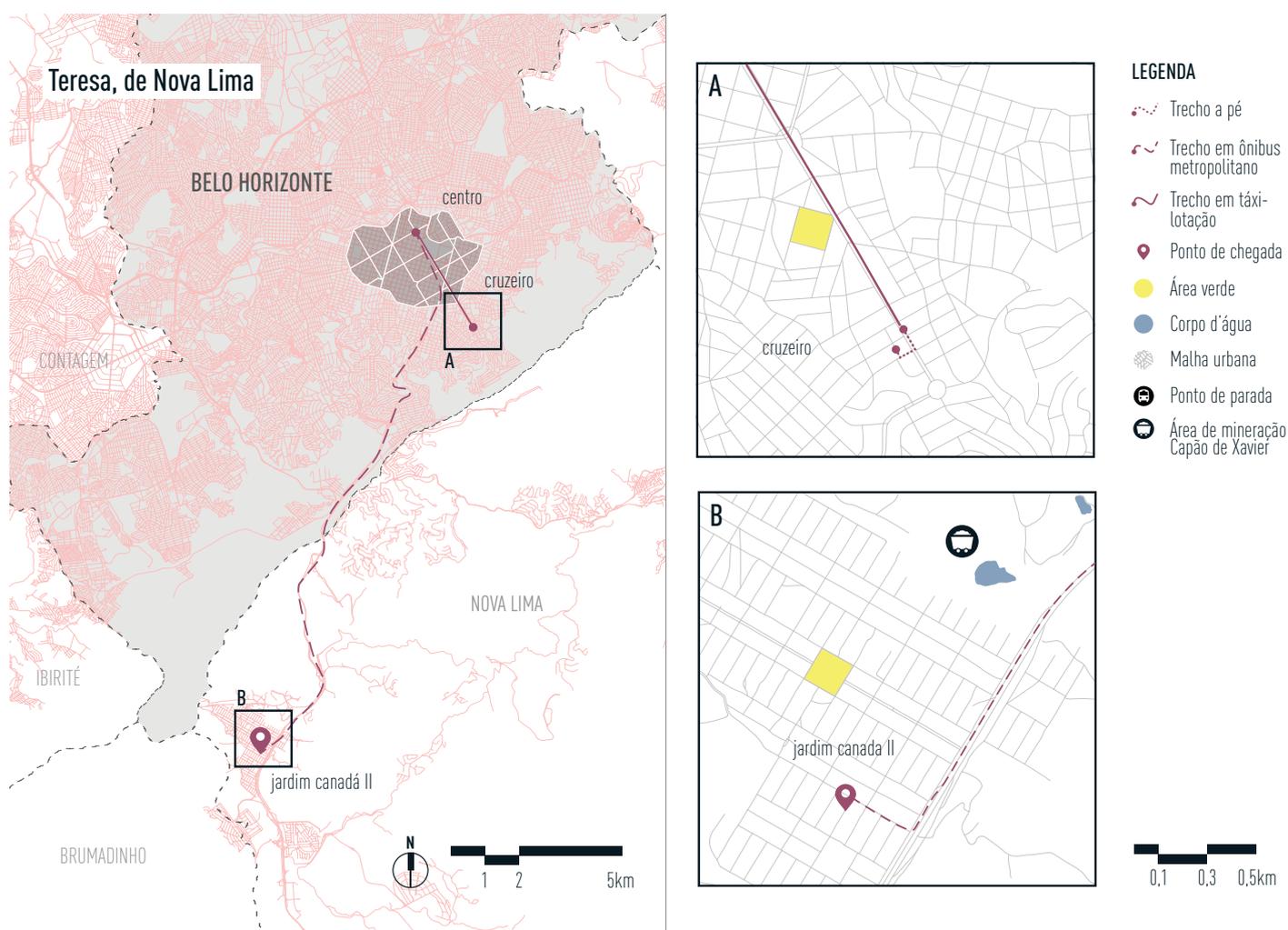


Imagem 12_ Mapa do percurso de Teresa, de Nova Lima.

Fonte_ Elaboração própria, 2016.

43 Os "Táxis Lotação" têm tarifa fixa (próxima ao valor do ônibus) e aceitam até quatro passageiros, sem corridas exclusivas. No caso, este táxi faz corridas apenas de um sentido a outro de uma mesma via da cidade, a av. Afonso Pena.

essenciais. Ali, fazem todas as compras e abastecimento da casa. Porém, ela comenta que conhece poucas pessoas, além do esposo e de sua família, que vivem todos em casas construídas no mesmo lote. Na Serra, apesar da violência, ela era conhecida por todos e podia facilmente transitar pelas ruas sem medo.

Um outro aspecto que lhe incomoda é a espera em uma das paradas, que considera perigosa para mulheres. A parada fica na rodovia que se conecta com Belo Horizonte, e a viagem é mais rápida, entretanto é escura e mais vazia. Da mesma forma, evita usar “perueiros”, pelo medo de assédios. Uma amiga, conta, já sofreu uma situação de violência sexual, ao ser a última passageira do carro. Teresa foi a única mulher a falar mais livremente desta questão do assédio. Seu medo se dá, também, pela pouca familiaridade com o lugar. Depois de nove meses, andou por poucas ruas e sabe da existência de uma praça, mas nunca foi até lá. Recentemente, começou a se envolver na igreja evangélica que seu esposo frequenta, onde passa a maior parte de seu tempo livre.

3.2 _ NOVA CLASSE TRABALHADORA E TRABALHO DE REPRODUÇÃO FEMININO

Todas as mulheres entrevistadas começaram a trabalhar ainda muito jovens, algumas precisaram migrar do campo para Belo Horizonte, para encontrar melhores salários e mais oportunidades. O emprego mais comum para mulheres ainda jovens e com poucos anos de estudo, décadas atrás, era ser “doméstica” em “casa de família” – o trabalho doméstico remunerado. Os baixos salários, a falta de direitos trabalhistas e a exaustiva carga horária sempre dificultaram uma melhor qualidade de vida e estabilidade para essas trabalhadoras, impondo-lhes uma vida bastante precária e empobrecida.

As “domésticas” pertenciam, via de regra, ao grupo que o sociólogo Jessé Souza (2009) define como *ralé estrutural*. A *ralé* é aquela classe social mais empobrecida e destituída de qualquer capital cultural exigido pelo mercado de trabalho moderno, sendo muitas vezes demandada apenas enquanto detentora de energia muscular em trabalhos desvalorizados. O termo “estrutural” indica que este grupo está condicionado coletivamente a essa situação pela exploração de sua força de trabalho, diferentemente da ideia do senso comum que os classifica apenas como indivíduos carentes ou perigosos.

Em sua investigação, o sociólogo se deparou com muitas domésticas que viviam nessas condições e que viam nesse trabalho um emprego natural de habilidades que lhes foram exigidas desde a infância. Isso fica evidente em um relato sobre as domésticas construído a partir das várias entrevistas para a pesquisa de Souza e escrito pelos colaboradores Maria Teresa Carneiro e Emerson Rocha.⁴⁴

Assim, nos melhores dos casos, tão logo essas meninas sejam julgadas aptas a contribuir, o que acontece muito precocemente pela idade dos 8 anos, elas serão responsabilizadas pelos serviços domésticos, o cuidado com os mais novos, o preparo dos alimentos e mesmo a lida na lavoura, como foi o caso de Leninha. [...] Nos piores casos, como não chega a ser raro, as meninas constantemente ameaçadas pelos assédios e ataques dos homens mais próximos chegam a ficar grávidas de seus próprios parentes. (Souza, 2009, p. 129-130)

Sem muitas habilidades e conhecimentos para contribuir com a renda familiar escassa, Carneiro e Rocha apontam duas respostas possíveis para garantir a sobrevivência: o casamento ou o trabalho doméstico em troca de abrigo.

A segunda alternativa é a troca do único trabalho que sabe oferecer por moradia e alimentação na casa de alguma família que, não estando desestruturada como a sua, possa se interessar em lhe acolher, momento em que muitas dessas meninas passam à situação de “agregadas”. (Souza, 2009, p. 131)

O trabalho doméstico para mulheres como Leninha é uma das únicas formas de escapar a uma vida de miséria, sem qualquer estrutura familiar e afetiva. Souza identifica que "a família típica da 'ralé' é monoparental, com mudança frequente do membro masculino, enfrenta problemas graves de alcoolismo, de abuso sexual sistemático e é caracterizada por uma cisão que corta essa classe ao meio entre pobres honestos e pobres delinquentes" (Souza, 2012, p.50). Essa condição do núcleo familiar reflete o abandono por parte do Estado e a manutenção de um ciclo de desigualdades sociais que dificulta a emancipação desse grupo social.

44 Os autores Carneiro e Rocha criam a personagem de Leninha a partir da história de várias entrevistadas para a pesquisa do livro *A ralé brasileira*, conduzida pelo sociólogo Jessé Souza.

Entretanto, as participantes desta pesquisa empírica se encontram em uma situação que não é precisamente a da personagem de Leninha. Elas se assemelham muito mais ao que Sousa (2012) aponta como “batalhadores” ou “nova classe trabalhadora” brasileira, composta por um grupo de pessoas que alcançou nas últimas décadas um pouco de estabilidade econômica e social. Ela emerge com força no início dos anos 2000, impulsionada pela expansão das políticas públicas de distribuição de renda e de acesso ao crédito.

Os *batalhadores* não se encontram inseridos no que conhecemos como operariado das grandes fábricas e sindicatos organizados, tampouco comporiam uma nova classe média. Em sua maioria, ocupam setores informais da economia, como feirantes e pequenos produtores familiares. Souza aponta que

[...] essa classe conseguiu seu lugar ao sol à custa de extraordinário esforço: à sua capacidade de resistir ao cansaço de vários empregos e turnos de trabalho, à dupla jornada na escola e no trabalho, à extraordinária capacidade de poupança e de resistência ao consumo imediato e, tão ou mais importante que tudo que foi dito, a uma extraordinária crença em si mesmo e no próprio trabalho. (Souza, 2012, p. 50)

Mas o que diferencia as diaristas de quem falo neste trabalho do personagem de Leninha identificado na pesquisa conduzida por Jessé Souza?

Para o autor, há dois aspectos que são essenciais para compreender como esse processo se dá, ou seja, o que possibilita que uma parcela significativa das camadas mais pobres da população consiga superar a condição de pobreza e marginalização imposta à *ralé estrutural*.

O primeiro aspecto é aquilo que Souza chama de *capital familiar*, e que condiciona diretamente o segundo, a *ética do trabalho duro*. Valores da “disciplina, autocontrole, comportamento e pensamento prospectivo” foram transmitidos e incorporados dentro do núcleo familiar desde a infância, possibilitando-lhes escapar à situação de marginalidade e extrema precariedade vivenciada pela *ralé*. É a estrutura familiar relativamente estável dos *batalhadores* que possibilita o aprendizado e a transmissão da disposição para o trabalho continuado e exaustivo.

Assim, é o *capital familiar* e o ensinamento de uma *ética do trabalho duro* que possibilitam que esse grupo se diferencie da ralé estrutural, cuja vida é inteiramente condicionada por necessidades urgentes de sobrevivência. Entretanto, não seria tampouco uma nova classe média, para a qual o trabalho é um prolongamento dos estudos e que detém o privilégio de se preparar para o futuro.

Os batalhadores, na sua esmagadora maioria, não possuem o privilégio de terem vivido toda uma etapa importante da vida dividida entre brincadeira e estudo. A necessidade do trabalho se impõe desde cedo, paralelamente ao estudo, o qual deixa de ser percebido como atividade principal e única responsabilidade dos mais jovens como na “verdadeira” e privilegiada classe média. (Souza, 2012, p. 51)

Na pesquisa empírica apresentada nesta dissertação, a questão do trabalho na infância e do sacrifício dos estudos é recorrente. É o caso de Jandira, de Ribeirão das Neves, que começou a trabalhar aos cinco anos na lavoura e hoje, aos 62, ainda faz faxinas três vezes por semana. É também o de Rosa, de Betim, hoje com 68 anos, que ainda mantém a rotina de três faxinas semanais. Embora essas duas senhoras tenham décadas de trabalho árduo, abdicando dos estudos para sobreviver, elas contam com certo orgulho do destino dos filhos, a maioria já formada em uma faculdade e com um emprego melhor e mais estável que os que puderam ter.

O sacrifício feito em prol da família é notório em suas falas. Jandira, anos atrás, experienciou uma época de grande “aperto” financeiro, realizando até três faxinas diárias em diferentes casas para pagar a faculdade particular do filho único. Sua fala revela um misto de alívio e gratidão por ter conseguido enfrentar aquele momento. Rosa, já idosa, viveu a maior parte da vida em uma jornada laboral tripla: sacoleira, faxineira e mãe “solteira” de três filhos.

As mulheres mais jovens, como Rita, de Ribeirão das Neves, e Lorena, de Betim, revelam uma outra perspectiva. Elas têm em comum o desejo de encontrar outra profissão, menos exaustiva e mais respeitada. As duas conseguiram, a partir de poupança disciplinada, cursar faculdades particulares. Passados poucos anos

desde que concluíram os estudos, elas ainda estão cheias de energia e confiantes na possibilidade de ascensão social e melhoria das condições de vida para a sua própria geração, e não apenas para a geração de seus filhos. Assim, elas cumprem com um planejamento rigoroso de longo prazo, que envolve muitos sacrifícios financeiros, alta carga horária laboral e utilização do tempo livre para estudos e organização da casa. As duas contam que costumam estudar dentro do ônibus ou nos fins de semana, entre a faxina doméstica e o descanso curto. Todo o seu tempo é pensado em função desse plano de futuro.

Rita trabalha bastante, de segunda a sábado, faz 55h semanais. Só agora, 24 anos depois de chegar em Belo Horizonte, conseguiu se organizar para voltar a estudar, seu desejo de adolescência. Todas as segundas à noite, vai ao centro para as aulas. É um curso de administração à distância, em uma faculdade particular. Ela conta que a turma já diminuiu bastante desde o começo das aulas. "Tem que ter disciplina e perseverança, esse é o perfil do aluno EAD, e muitos não têm, né?". Não consegue estudar todos os dias, quando chega do trabalho já cansada, mas nos fins de semana se esforça bastante. Como não costuma sair para festas ou bares, sempre sobra tempo para se dedicar aos estudos. Por enquanto vai mantendo a dupla jornada trabalho-estudo, mas no fim do ano deve quitar todas as dívidas e largar as faxinas de vez. (Rita, trecho do caderno de campo, 19.02.16)

∫∫

Lorena faz faxina de segunda a sexta, quase sempre em repúblicas de estudantes no centro de Belo Horizonte. Quem lhe contrata são os donos dos apartamentos, assim consegue ter uma renda fixa mais estável do que a maioria das diaristas. Ela diz que ser diarista é bom pela liberdade de trocar de serviço, se um dia não gostar, pode encontrar outra casa para faxinar, sem grandes problemas. Os horários escolhidos por ela própria também permitem que estude. Há pouco tempo, concluiu seu curso de técnica administrativa na área da saúde. Agora, busca concursos nas prefeituras da RMBH. Ela conta que assinar a carteira, "fichar", só se for na área do seu curso,

nunca como doméstica. Na porta de casa, encontramos com sua filha adolescente, e a mãe lhe pergunta onde estava todo dia fora de casa – era tempo de férias escolares. A menina responde: na marcenaria do pai, faxinando o lugar. A responsabilidade de ajudar a família envolve todos, mesmo ainda muito jovens. (Lorena, trecho do caderno de campo, 14.01.16)

Essa sobrecarga de trabalho é mais perversa quando somada ao trabalho de reprodução, predominantemente feminino. O esforço empregado em manter a si e a seu núcleo familiar para além do trabalho remunerado é extraordinário. Essas mulheres, ainda que guardem alguma perspectiva de ascensão social e maior conforto, estão submetidas a uma vida quase toda dedicada ao trabalho.

Nesse cenário, o Estado é duplamente responsável. Por um lado, ele dá apoio à produção – portanto, atividades ligadas ao capital – ao investir recursos enquanto agente e executor de políticas e projetos urbanos. Ao passo que negligencia e individualiza as atividades ligadas ao trabalho de reprodução que são, em última instância, as demandas femininas para a cidade. Isso fica evidente em dificuldades cotidianas relatadas por Dalva, de Ribeirão das Neves, e por Dinha, de Sabará. Ambas têm filhos ainda pequenos, que precisam de supervisão e cuidado constantes, e contam ter sacrificado o trabalho e a renda por não disporem de creches de tempo integral e pela falta de adequação do espaço urbano às crianças. Suas falas trazem à tona a falta de autonomia das crianças para realizarem pequenos trajetos sozinhas, pelo medo da violência e do assédio sexual. Uma cidade hostil às crianças é também e sobretudo uma cidade hostil às mulheres que são mães.

Dalva sempre teve muita oferta de trabalho, mas precisou diminuir a carga horário por conta da filha, que ficaria sozinha em casa. Aos sábados, quando vai fazer faxina, ela tem que levar a filha junto, mas conta que ninguém se incomoda, porque o escritório fica vazio. Para o ano que vem, ela faz planos. Tem conversado com o esposo sobre buscar um colégio integral para que a filha passe o dia todo na escola. Ela conta que tem um contato de uma pessoa para quem trabalhou no passado numa escola pública, em um bairro próximo de casa. Assim, contrataria uma van para levá-la. Mesmo com o custo de 80 reais, teria mais tempo para pegar outros serviços. O esposo

não concorda, ele tem receio por a menina ser nova e vulnerável, teme que algo ruim possa lhe acontecer por ela ser muito “moleca”. (Dalva, trecho do caderno de campo, 25.11.15)

∫∫

Dinha, quando ficou grávida, passou o último mês da gestação e outros três de licença maternidade. Voltou ao trabalho, mas não tinha com quem deixar o filho e teve que se demitir. Já foi também zeladora de um condomínio no Centro de BH, próximo ao Parque Municipal, e complementava a renda com serviços de faxina para moradores. Foi demitida faz um mês. Conta que pediu para sair mais cedo do trabalho, por conta do filho de quatro anos que ficava só com a avó. Antigamente, ela o deixava com a sogra e o sobrinho, mas ela já está bastante idosa e não tem mais energia para cuidar de uma criança. Dinha é quem fica responsável pelo filho na maior parte das vezes, levando-o ao hospital e para passear. Sempre tenta organizar consultas espaçadas para não interferir no trabalho. Quando ia voltar das férias, a pessoa que a substituiu ficou com a sua vaga. Agora, está em busca emprego. (Dinha, trecho do caderno de campo, 05.11.15)

Essas questões emergem da esfera social e cultural, mas requerem um enfrentamento que perpassa o espaço. O filósofo Henri Lefebvre, no livro *A sobrevivência do capitalismo* (1976), discute a que se deve a contínua reprodução das relações de produção⁴⁵, em outras palavras, como se mantêm ao longo do tempo as relações de dominação e exploração entre os diferentes grupos e classes sociais.

Aquilo que mantém as relações sociais tais como são não está posto de maneira clara para que todos possam compreender, tampouco é perceptível no cotidiano de maneira prática, portanto, elas costumam soar como naturais, imutáveis ou mesmo uma questão de acaso. Entretanto, aquilo que mantém patrões, empregados, classes abastadas, *batalhadores* e *ralé* exatamente em seus lugares

45 O trabalho de reprodução da força de trabalho é um elemento dentro do que Lefebvre discute como reprodução das relações de produção, que engloba toda a organização da força de trabalho na sociedade capitalista.

sociais não é algo mágico ou irracional. Compreender melhor os aspectos e o sentido da manutenção do *status quo* social permite encontrar ferramentas para desconstruí-lo.

Lefebvre (1976) se pergunta várias vezes, observando diversas teses já formuladas para explicar a questão. O que mantém essas relações de produção seria o conhecimento tecnocrata, a indústria cultural, o estado enquanto legislador e repressor? Para ele, a resposta é o espaço.

A reprodução (das relações de produção, não somente dos meios de produção) é localizada não apenas na *sociedade como um todo* mas no *espaço como um todo*. O espaço, ocupado pelo neo-capitalismo, partido, reduzido à homogeneidade ainda que fragmentada, torna-se a sede do poder. (Lefebvre, 1976, p. 83, grifo do autor)⁴⁶

O espaço é entendido pelo autor como um produto social da técnica. De um lado, é produzido por aqueles que detém o capital, e de outro ordena e determina o cotidiano da sociedade – por exemplo, como se distribuem os locais de emprego, os serviços e o bens necessários à manutenção da vida humana e como é possível acessar todos estes lugares.

O espaço, produzido segundo esses interesses, reduziria o cotidiano ao “consumo programado e o eliminaria das possibilidades trazidas pela tecnologia” (Lefebvre, 1976, p. 85)⁴⁷. A cidade se torna fragmentada por ser ordenada a partir das demandas do capital e não da vida cotidiana e social. Igualmente, a cidade se torna homogênea quando todo produto do trabalho humano se transforma em mercadoria, incluindo o próprio espaço urbano.

Nesse contexto, a flexibilidade do emprego de diarista se revela uma imposição da precarização e da informalidade, uma vez que essas mulheres não conseguem

46 No original, “Reproduction (of the relations of production, not just the means of production) is located not simply in society as a whole but in space as a whole. Space, occupied by neo-capitalism, sectioned, reduced to homogeneity yet fragmented, becomes the seat of power.”

47 No original, “[...] reduced to programmed consumption and is cut off from the possibilities opened up by technology”.

cumprir com jornadas de trabalho rígidas por viverem em regiões periféricas e com pouca oferta de serviços públicos como transporte. Por outro lado, é a flexibilidade de horários de seu trabalho que lhes permite encontrar formas e táticas para garantir o abastecimento da casa e resolver pagamentos e burocracias, maximizando o potencial do espaço urbano disponível.

Muitas delas, após o trabalho, fazem circuitos à pé pelo Centro para aproveitar produtos que não existem em seus bairros, como queijo canastra e maçã verde no Mercado Central, venenos contra caramujos e produtos de higiene e beleza. Jandira, de Ribeirão das Neves, já idosa, aproveita também para fazer uma feira, mesmo com o peso das sacolas ao longo de 2h30 de viagem, por ser mais fácil do que no bairro onde mora, bastante residencial e com relevo acidentado. Dalva, também de “Neves”, é uma das que mais se utiliza desse tempo entre trabalho e casa.

Quando nos encontramos, Dalva disse que precisava comprar umas coisas para a mãe que só encontraria no Centro e fomos andando. Depois, passamos na lotérica, o prêmio da mega-sena estava acumulado e “ele pediu tanto um jogo”. Dalva conhece tudo por lá, anda muito tranquila. Comenta que só compra em promoção, e ali sempre acha uma. No caminho até a parada, ia olhando todas as lojas e me indicando as que gostava. Ela é muito generosa, compartilha as “espertezas”: onde comer, comprar roupas, brincos etc. Também às vezes leva carne de mercados próximos dali, por sair “mais em conta”, mas prefere fazer feira no “bairro”, para não carregar peso na volta para casa. Costuma aproveitar a saída do serviço para fazer compras, mas conta que quando leva a filha, prefere ir ao shopping, que também tem promoções, é mais seguro e confortável. Lá, pode tomar um “sorvetinho”, sentar, sem correr o risco de ser assaltada. (Dalva, trecho do caderno de campo, 25.11.15)

A opressão pela condição de mulher dessas mulheres não pode ser vista sem que se observe sua condição de *batalhadoras*, de migrantes e também de trabalhadoras domésticas – uma das profissões mais desvalorizadas em nossa sociedade e de origem escravocrata. Tampouco pode ser analisada ignorando a produção

capitalista e machista do espaço da cidade, que condiciona a subalternidade, a precariedade e o consumo programado para as mulheres entrevistadas. É pelo espaço que sua condição se mantém e se renova. É também por ele que se abrem possibilidades de escape e resistência, ainda que incipientes e individuais.

3.3 _ MOBILIDADE URBANA

O percurso cotidiano e banal no transporte público foi o meio escolhido para levantar e compreender a forma como as mulheres desta pesquisa vivenciam a cidade. Essa escolha não é casual, o percurso que se faz entre trabalho e casa 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 de cada linha de ônibus; a velocidade do caminhar em atravessar semáforos, passarelas e ladeiras; quem espera em casa; as atividades acumuladas da semana; o cansaço e a necessidade de se recuperar para outra faxina no dia seguinte.

Todas essas pequenas escolhas que condicionam a forma de se mover na cidade, em última instância, dizem sobre quais as demandas urgentes para as políticas públicas de transporte. É para entender como as pessoas querem e precisam transitar pela cidade que se tem feito a cada década a Pesquisa de Origem-Destino 2012 em Belo Horizonte e em outras cidades do Brasil.

A Pesquisa OD-2012 abrange desde os fluxos e os modos de locomoção até os sujeitos desses movimentos e seus objetivos ao fazê-los (Governo do Estado de Minas Gerais, 2012). Uma crítica importante concerne à coleta de dados, que é realizada apenas em dias úteis. Desse modo, a demanda por transporte nos fins de semana, em geral dias de folga para a população e em especial para as diaristas, é ignorada. Outro aspecto que permanece omissos é um recorte de análise mais específico para mulheres, crianças, idosos e outros grupos que costumam estar à margem do setor “produtivo” da economia, dificultando a compreensão de suas rotinas e necessidades e da qualidade de sua experiência urbana.

Nas mais de 550 páginas que compõem o documento que deve guiar as políticas públicas de transporte pelos próximos anos na RMBH, há apenas um gráfico que menciona a especificidade da mobilidade feminina, como dito no Capítulo 2 desta dissertação. Esse gráfico indica que mulheres fazem em média menos viagens por dia que homens, ou seja, possuem uma menor taxa de mobilidade. Não há, no entanto, uma qualificação ou aprofundamento dessa questão a partir de outros dados coletados.

O que o documento define como *viagem* é o “movimento gerado por uma pessoa, por um motivo específico qualquer, com a utilização de um ou mais meios de transportes, podendo ser composta por um ou mais deslocamentos (trajeto)” (Governo do Estado de Minas Gerais, 2012, p. 242). O *trajeto* é um deslocamento, parte da *viagem*, até que haja a troca de meio de transporte ou chegue-se ao destino final. Segundo essas definições, uma *viagem* pode conter diversos *trajetos*, sem no entanto alterar a média final de viagens, ou seja, a taxa de mobilidade.

Isso implica que a constatação de que as mulheres fazem em média menos viagens por dia do que os homens não leva em conta a quantidade de trajetos e pequenas paradas nos seus percursos. Os trajetos secundários, para pagar contas, comprar remédios e abastecer a casa, são parte do trabalho de reprodução, de grande importância e quase exclusiva responsabilidade das entrevistadas. Ao excluir esses trajetos da questão da mobilidade e da demanda por transporte público, o que ocorre é um apagamento do problema da mobilidade feminina e de sua complexidade.

Ainda sim, cabe questionar o porquê da menor taxa de mobilidade feminina. Há várias respostas possíveis. Três delas coincidem com situações encontradas na pesquisa empírica e estão intimamente ligadas entre si: a menor renda dentro do núcleo familiar e, portanto, menor acesso ao transporte motorizado e pago; o peso da maternidade e do trabalho doméstico não-remunerado; e por fim, o desemprego e o emprego informal realizado em domicílio.

A questão da renda parece falsa à primeira vista. Há um senso comum de que diaristas seriam melhor remuneradas que outros trabalhadores domésticos. Ao se considerar somente o valor médio de cada diária, uma faxineira poderia ganhar

dois ou até três salários mínimos se trabalhasse todos os dias úteis do mês. Entretanto, esse é o cenário menos comum entre as mulheres entrevistadas. Muitas delas não conseguem encontrar serviços para todos os dias da semana ou cobrar um valor digno de diárias, que inclua sua “condução”. Ter uma rede de contatos pagantes é uma maiores das dificuldades, principalmente em um cenário de mudança nas estruturas familiares, que estão menores e mais econômicas, e também de recessão econômica, onde os serviços menos essenciais passam a ser dispensados.

Dinha, de Sabará, passou por sucessivos períodos de desemprego em razão da maternidade e atualmente conta com apenas duas faxinas semanais de R\$80, valor que somado não alcança um salário mínimo ao fim do mês⁴⁸. Sua renda, muito baixa, não lhe permite viagens que não sejam para os serviços de faxina e para o mercado; afora isso, ela relata sair muito pouco de casa. Rosa, de Betim, trabalhou muito tempo como salgadeira e sacoleira em casa por conta dos filhos. Como mãe de quatro filhos, separada, Rosa sempre teve poucas possibilidades de sair de casa sem planejar bem seus gastos e seu tempo.

Outro dado importante revelado na Pesquisa OD-2012 é que a maior parte dos deslocamentos feitos na RMBH são não-motorizados, ou seja, realizados a pé ou de bicicleta. Juntos, esses dois modais totalizam 37,8% de todas as viagens feitas diariamente (Governo do Estado de Minas Gerais, 2012). Esse número pode ser ainda mais relevante, por a pesquisa adotar uma hierarquia de modais, onde percursos mistos com caminhadas são contabilizados por outro modal, como ônibus, bicicleta ou carro particular.

O documento aponta um aumento expressivo na utilização de automóveis particulares nas viagens da RMBH, mas uma manutenção da média de deslocamentos pedestres. Isso indica que, embora tenha havido um crescimento do acesso ao transporte individual, uma grande parcela da população permanece caminhando para chegar aos mais diversos lugares. Frequentemente, caminhar é uma escolha econômica, frente aos altos preços de passagens de ônibus e ao custo do carro. Porém, é também um escolha prática e confortável para percorrer distâncias pequenas e médias, com muitas paradas e em regiões de grande movimento.

⁴⁸ O valor de referência do salário mínimo no período de escrita deste trabalho, em 2016, era de R\$880,00.

De fato, várias mulheres entrevistadas evitam o transporte motorizado. Da saída do trabalho até o Centro, onde todas tomam o ônibus para casa, caminham quase sempre. Ali, ainda a pé, realizam seus pagamentos, compras e outros encargos necessários. Ser pedestre e depender em parte do sistema público de transporte em Belo Horizonte exige o esforço de enfrentar diversos obstáculos: calçadas desniveladas, ladeiras, pouca sinalização cartográfica e visual, cruzamentos extensos, falta de pontualidade. A espera consiste em parte significativa da viagem.

Dalva revela algumas preocupações sobre ser pedestre junto à filha. Ainda indo à lotérica, ao sair do serviço, ela relembra de um caso de uma conhecida que, ao atravessar a faixa de segurança, justo ali naquela esquina, foi atropelada e faleceu. Ela agora carrega consigo esse receio, e sempre que ia atravessar uma rua, repetia o cuidado necessário, o risco de dividir a rua com os carros. (Dalva, trecho do caderno de campo, 25.11.15)

∫∫

Depois de mais de uma hora de caminhada e muitas sacolas na mão, Jandira e eu chegamos à estação do MOVE. Ficamos ao lado da fila que se forma, próxima à porta. Esperamos 20 minutos em pé, entramos no ônibus, às 14h30, já uma hora e meia desde nosso percurso começar. Ela conta que gosta do MOVE, que a espera diminuiu e a viagem é mais confortável. Por ser idosa, ela tem garantido seu assento e seu primeiro lugar na fila, mas o ônibus vai cheio, com várias pessoas amontoadas nos corredores e sentadas no chão. Pergunto onde desceremos, se a estação final é próxima de sua casa. Ela responde que sim, “pertinho, apenas uma caminhada rápida de 15 minutos”. Após uma hora de trajeto, descemos na estação de Venda Nova. Só então compreendo que a pequena caminhada seria após tomar o segundo ônibus, que segue bairro adentro. Esperamos mais 20 minutos, agora sentadas, pelo “Landim”, como ela chama essa linha. A maioria das passageiras são mulheres, várias com sacolas, como nós. O Landim passa por vários bairros, subindo por ruas estreitas e cheias de curvas. Chegamos, finalmente, às 17h em sua casa. (Jandira, trecho do caderno de campo, 26.02.16)

O atual sistema de BRT de Belo Horizonte, o MOVE, é do tipo “tronco-alimentador”. Ele passa por corredores importantes, de grande capacidade, e distribui os usuários em terminais secundários, que possuem linhas locais, intra-bairros. O MOVE está implementado atualmente em duas grandes avenidas que se conectam ao Vetor Norte da RMBH, Av. Cristiano Machado e Av. Pres. Antônio Carlos. Esse sistema exige que as estações de embarque e desembarque sejam muito bem planejadas, pela grande quantidade de passageiros que concentra. Carece também de um sistema otimizado de integração com as linhas intra-bairro, para diminuir o tempo de espera e o desconforto de múltiplos embarques.

A experiência no MOVE, até agora, é um tanto controversa entre as mulheres entrevistadas. Para Jandira, a mudança trazida pelo BRT foi positiva, apesar de ainda enfrentar longas esperas. Já Dalva e Rita, as duas de Ribeirão das Neves, ponderam seus benefícios. Elas concordam que o veículo é bom e confortável, mas o tempo de viagem em alguns destinos aumentou, assim como o custo. As filas também ficaram maiores, porque reúnem diversas antigas linhas em uma única. A maior dificuldade apontada é a baldeação intra-bairro. Ali, as linhas continuam precárias, e as estações são pequenas para a demanda. Enquanto o sistema aguarda por um aprimoramento, o problema do conforto e da espera é transferido para os terminais finais.

As restrições a que se refere Henri Lefebvre (1976) na produção do espaço dentro da lógica capitalista se manifestam para além da estrutura de serviços e emprego na cidade, citadas anteriormente, estão presentes em uma microescala corporal: determinando necessidades e desejos, moldando e restringindo nossos corpos material e subjetivamente. A fragilidade do corpo se confronta com a necessidade de andar, de ir, vir. Mas a cidade, pensada a partir de macroescalas, falha em observar os nanoterritórios e em encurtar distâncias para quem o esforço é maior, cria rotas extensas, passarelas, rampas, escadas labirínticas.

Chegar em “Neves” é um caminho longo. Dalva faz recomendações quando entramos na estação do Move no Centro. Explica sobre a fila dos sentados, a fila dos em pé e as preferenciais. Em cada porta da estação, há um fiscal, para organizar cada fila específica. Ela diz que prefere ir sentada, porque a viagem é longa e ela já não aguenta ir em pé por uma hora inteira. Vamos conversando enquanto

serpenteamos lentamente a fila por 25 minutos. Quando chega um ônibus, primeiro é aberta a porta para sentados e preferenciais, depois entram os outros. Dalva diz que esse é um ônibus "parador", faz muitas pausas no trajeto e demora mais. Deixamos então algumas pessoas passarem na frente: vamos no "semi-parador", que segue quase direto até o terminal de Justinópolis, um bairro de Ribeirão das Neves conurbado com Belo Horizonte. Já no ônibus, muitos sentam no chão, onde houver espaço. Segue lotado do início ao fim. No terminal, nos despedimos. Ela ainda tomaria um segundo ônibus até seu bairro. Dalva conta que quando vem ao Centro a trabalho com sua filha de sete anos, aos sábados, não utiliza o Move. A lotação e as muitas paradas em semáforos deixam a viagem cansativa, e a criança não aguenta. Elas tomam o metrô, que apesar de sair mais caro, vale o esforço pela filha. (Dalva, trecho do caderno de campo, 25.11.15)

]]

Saindo do serviço, Rita e eu caminhamos alguns quarteirões. Atravessamos uma passarela sobre a Av. do Contorno, descemos por uma rampa esvaziada pela noite e seguimos em direção à Av. Paraná, até a estação do MOVE. Uma caminhada de 10 quarteirões. O movimento de pessoas se escasseia, muitas portas baixas e passos apressados nas ruas ainda não iluminadas pelos holofotes. Na estação, entramos na fila dos "em pé". "Em casa, me sento". Ela prefere chegar logo, tomando o ônibus "semi-parador" até a estação Justinópolis. Pergunto se é sempre assim cheio a essa hora, 19h20 – imaginava que o pico de lotação seria 3h, 2h antes. Ela comenta que de manhã, em "Neves", estava tão lotado que não tinha como se formar fila. Todos apenas se amontoavam na porta do veículo. Ela diz que se recusa a isso, "nós temos que aprender a conviver, não vou empurrar ninguém para entrar!". Mas isso implica perder o ônibus algumas vezes, até que haja menos pessoas. Ela acha que depois do MOVE, com as estações de grandes vãos, ninguém mais faz fila direito, se não houver fiscal. O MOVE, avalia, é mais rápido, sim, mas o seu ônibus intra-bairro, em "Neves", continua sobrecarregado e com muitos atrasos. (Rita, trecho do caderno de campo, 19.02.16)

Para as mulheres que não vivem na região de Ribeirão das Neves, ao norte da RMBH, é possível utilizar apenas os ônibus metropolitanos comuns, ainda não integrados à rede do BRT do MOVE. São elas Lorena e Rosa, de Betim, Dinha, de Sabará, e Teresa, de Nova Lima.

Os ônibus metropolitanos são um pouco diferentes do sistema tronco-alimentador do MOVE. Suas linhas saem do Centro de Belo Horizonte e atendem a toda uma região de vários bairros. Raramente, nesses casos, é preciso fazer uma baldeação. Entretanto, o tempo de viagem pode ser muito longo, se o ponto de descida for no final da linha, como é o caso das mulheres de Betim. Ali, o ônibus passa por toda a região industrial e diversos bairros residenciais até chegar em suas casas.

Lorena e Rosa vivem em bairros na margem desse distrito industrial, já fronteiriços com a cidade de Contagem, e afastados do centro administrativo de Betim. Assim, elas se encontram em uma espécie de limbo administrativo, por terem pouco contato e tutela da prefeitura à qual pertencem e estarem fora dos limites de Contagem. Sua condição periférica é dupla: em relação à Belo Horizonte e também ao seu contexto mais próximo. A experiência de Dinha na periferia de Sabará não é diferente. Seu bairro é uma pequena “cidade-dormitório” para os que trabalham em Belo Horizonte, permeado de ocupações recentes e conjuntos habitacionais.

Encontro com Rosa, de Betim, na praça JK, no Sion. É um bairro de classe média, com calçadas largas, muitos jardins e parques. Rosa caminha e fala devagar. Ali perto, sentamos na parada esperando pelo ônibus que nos levará até o Centro, uma distância longa, não caminhável para seus 68 anos. Ele chega rápido, vem vazio da garagem. São 30 minutos no trânsito de 14h, vamos sentadas, até a Rua Tamoios, no Centro. Dali, caminhamos algumas quadras até a Av. Olegário Maciel, de onde saem várias linhas para a região Oeste da RMBH. Rosa não compra nada, não faz nenhuma parada. Ela quer chegar logo em casa, almoçar e descansar. Chegamos na parada do segundo ônibus, o metropolitano, que está vazia, “acabou de passar um, logo antes”. A fila vai se formando atrás de nós. 15 minutos, um vendedor de água passa. 30 minutos, a fila se alonga meio quarteirão, todas são mulheres. 45 minutos, ele chega e estaciona. A parada é sinalizada apenas com uma placa, sem abrigo ou bancos. Ela conta que às vezes demora até 1h, assim prefere ir para casa o

mais cedo possível. Isso lhe obriga a sair de casa às 4h25 da madrugada para estar às 6h, 6h30 no Sion. Na parada de Betim, ainda escura da noite, ela espera com mais outras três vizinhas que também trabalham na Capital, como domésticas mensalistas. Seguimos no ônibus, pela via expressa, em direção à Contagem. Não há nenhuma parada ao longo da rodovia que sai de Belo Horizonte e cruza Contagem, mas fazemos várias voltas passando por todos os bairros residenciais do distrito, o que torna a viagem mais cansativa no seu trecho final. O estado do veículo e da estrada também deixam a viagem desconfortável e ruidosa, é difícil conversar. Mais de uma hora depois, com o sol já se pondo, descemos. É o penúltimo ponto da linha. E sua casa, a um quarteirão de distância. (Rosa, trecho do caderno de campo, 11.02.16)

]]

No caminho até a parada, Dinha explica que prefere ficar do outro lado da avenida, quando o ônibus ainda está no sentido Centro. Se ficamos na parada sentido Sabará, ele já vem lotado. Em Sabará, o ônibus vai esvaziando, mas Dinha fala que estamos perto e não se senta. As ruas são estreitas, muitas de calçamento, outras com o asfalto já desgastado. O ônibus tem dificuldade de passar pelas vielas, seguindo em baixíssima velocidade. Ela reclama que o ônibus a deixa a duas quadras de casa, como se fosse uma distância muito grande. “Não moro na rua do ônibus, né”. São na verdade quatro quadras, tortuosas e mal conectadas. Caminhamos a pé desde a parada até em casa. Descemos por uma escada improvisada em um barranco para cortar caminho, cruzamos um campinho de futebol que ocupa toda a rua, seguimos pelo asfalto e depois por uma rua de calçamento bastante inclinada e precária. Sua casa fica no meio da ladeira. (Dinha, trecho do caderno de campo, 17.09.15)

Teresa, de Nova Lima, tem um experiência muito diferente das outras mulheres. Seu bairro, Jardim Canadá II, é um loteamento antigo e consolidado de classe média baixa. Porém, grande parte do município é composta por uma classe média alta e rica, que migrou de Belo Horizonte para morar em condomínios fechados, entremeados por grandes áreas verdes ainda não ocupadas. É um dos municípios

mais abastados da RMBH, com um setor econômico forte, composto por indústrias e empresas de distribuição e serviços. Muitos dos moradores de seu bairro trabalham ali mesmo, mas a facilidade de acesso à Belo Horizonte permite que o Jardim Canadá II seja parcialmente um bairro-dormitório.

O percurso de Teresa é tranquilo e rápido. As avenidas e rodovias que conectam a capital à sua casa são novas, com grande fluxo de carros particulares que se destinam não só à Nova Lima, mas à região de expansão da classe média alta de Belo Horizonte.

Antes de casar-se, Teresa morou no Aglomerado da Serra, assentamento informal na região central de Belo Horizonte. Fazia faxinas regulares em um escritório no Bairro do Cruzeiro, ali perto. No começo, tomava um ônibus, mas demorava muito e tinha que caminhar bastante para chegar à parada e depois, até o seu destino. Começou então a caminhar, uns 40 minutos indo e voltando, três vezes por semana. Ela conta que adorava, podia pensar e fazer um exercício para o corpo, assim, foi criando força para enfrentar as ladeiras. Depois de um tempo, já não sentia o fôlego faltar. A volta era mais fácil, uma descida. Assim, também economizava o vale-transporte que recebia. Quando se mudou, as caminhadas sumiram. Agora, tem carteira assinada, um salário melhor e se permite tomar um táxi-lotação na Av. Afonso Pena até o ponto do ônibus metropolitano, no Centro. Já não vende o vale-transporte e guarda sempre consigo um pequeno papel com os horários da linha, para evitar a espera. Lá, a fila é pequena, é cedo, e a maioria dos trabalhadores ainda não está no fim do expediente. Vamos sentadas, o ônibus vai enchendo aos poucos, ao longo do percurso. O seu ponto final é de frente para sua casa, no início da rota dentro de seu bairro. É só atravessar a rua. (Teresa, trecho do caderno de campo, 28.03.16)

São muitas as dificuldades encontradas para transitar pela cidade, como pedestre e como passageira. Mesmo em casos como o de Teresa, há um sacrifício financeiro para tornar a viagem mais confortável, que lhe é possível por ter poucas despesas como recém-casada e a garantia do vale-transporte. A forma de resistir a esses reveses cotidianos vem pela inventividade e pelas pequenas espertezas, por vezes

acompanhada de algum risco. Nos trajetos mais difíceis e longos como os de Betim, é comum encontrar perueiros, motoristas particulares que oferecem transporte pelo mesmo preço do transporte público. Eles não são regulamentados pela prefeitura e precisam manter alguma discricão ao chamar passageiros nos pontos mais cheios. Sua existência, no entanto, já é antiga e notória.

Lorena, de Betim, costuma utilizar o serviço dos perueiros. Para isso é necessário ter dinheiro em espécie, o que não é obrigatório nos ônibus. Ela recorre apenas aos perueiros que já conhece e confia, quando está com pressa ou muito cansada. Conta também que por vezes consegue ir de carona paga com uma moça que trabalha perto de seu ponto, na Av. Olegário Maciel. A motorista só leva passageiros conhecidos, quando os encontra na saída do trabalho. Nesse mesmo ponto, onde a fila se estende até a esquina, há um sistema de venda de vales-transporte abaixo do valor da passagem de ônibus.

Ao chegarmos à parada, Lorena e eu somos as primeiras da fila, que logo cresce. Uma segunda fila, em sentido oposto se forma, para os querem ir em pé. Lorena cumprimenta uma senhora que carrega pendurados em seu pescoço vários “vales”. É ela quem oferece passagens com um desconto de R\$0,55. Lorena me explica que ela compra mais barato de trabalhadores que não precisam do vale e os revende ao longo da fila naquele ponto. Quando o ônibus chega, cada comprador de vale avança a catraca e repassa o cartão ao próximo cliente, até que o último devolva, pela janela, o cartão à senhora. Elas já se conhecem de muito tempo. Em seu último encontro, a senhora ficou devendo um troco para Lorena, ela se lembra e dá uma passagem gratuita para a diarista. (Lorena, trecho do caderno de campo, 14.01.16)

As mulheres entrevistadas expõem duas facetas do machismo presente em seus percursos cotidianos. A primeira é o assédio sexual, que aparece timidamente nas falas de algumas delas. A outra é o acesso ao carro particular em alguns domicílios.

Teresa, de Nova Lima, é a única a compartilhar um relato sobre assédio abertamente. Ela conta que uma amiga foi atacada à noite por um motorista perueiro ao voltar do trabalho. Ela era a última passageira. Conseguiu escapar, segundo Teresa, empurrando o homem e gritando por socorro. Desde então, a

diarista evita os perueiros e também os ônibus mais vazios. A sensibilidade do tema e a vergonha que muitas vítimas sentem dificulta que ele seja trazido à tona sem o estabelecimento de uma relação de confiança prolongada. Teresa não fala de sua própria experiência: ela externa seu medo a partir da terceira pessoa, que não lhe violenta enquanto corpo e indivíduo, embora lhe cause empatia e indignação.

Dinha, de Sabará, também conta uma história que revela as diversas formas de reprodução do machismo e da força da “cultura do estupro”, abordada no capítulo anterior. Em seu primeiro emprego, como babá, ela costumava sair à tardinha para passear pelas ruas do bairro onde trabalhava e morava, antes das crianças voltarem da escola. Tinha um namorado que conheceu em seus passeios por ali e com quem costumava encontrar na pracinha do bairro. Certo dia, sua empregadora lhe repreendeu severamente pela demora em voltar para casa, afirmando que, enquanto ela morasse naquela casa, não poderia ficar na rua até tarde, para não ser confundida com uma prostituta.

Naquele mesmo dia, Dinha se demitiu, não quis mais trabalhar cerceada de liberdades tão básicas como o desejo de ir e vir por onde quisesse. A cultura do estupro aparece aqui de maneira potencializada pela diferença de classe social entre as duas mulheres. A visão reproduzida pela empregadora do estereótipo feminino que utiliza e ocupa o espaço público permanece próxima daquela do Brasil do início do séc. XX, abordada no primeiro capítulo.

A segunda faceta do machismo se manifesta longe da esfera pública e de maneira mais sutil e arraigada. Três entrevistadas – Rosa e Lorena, de Betim, e Dinha, de Sabará – dispõem de um carro particular em suas casas, porém não o utilizam em seu dia-a-dia ou sequer possuem licença para dirigi-lo. Os proprietários são seus esposos ou filhos homens, que o utilizam na maior parte do tempo, para ir ao trabalho, principalmente.

Há um grande benefício no transporte particular, especialmente para fazer compras e para o lazer. Entretanto, a necessidade de amenizar o peso dos percursos que essas mulheres fazem todos os dias, assim como a de equilibrar melhor as responsabilidades e tarefas domésticas, passa ao largo das relações de poder dentro do espaço doméstico. O gesto de oferecer carona e companhia para

as compras é parco e insuficiente para diminuir o cansaço que se lhes impõe como mulheres.

Ter um carro ajuda bastante em várias tarefas, apesar de Dinha não usufruir dele no cotidiano. O marido é quem dirige e costuma levá-la para fazer a feira. Ele trabalha como motorista de táxi, “sem plaquinha vermelha”, e faz fretes no interior, o que o leva a viajar bastante⁴⁹. O filho, ainda pequeno, não consegue caminhar até a escola pelas ladeiras e ruas esburacadas. Assim, pela manhã, o pai o leva no caminho para o trabalho. Na volta, é um transporte escolar particular o deixa em casa. Dinha não sabe dirigir. Tem vontade de aprender, mas acha difícil, pois precisa estudar e ler livros para a prova de legislação. (Dinha, trecho do caderno de campo, 17.09.15)

}}

O esposo de Lorena é marceneiro e dono de uma loja de móveis projetados. Ele tem um carro, que utiliza para visitar clientes e fazer orçamentos. Ainda no ônibus, ele liga para ela, para lhe oferecer uma carona, pois saía de um serviço no centro de Belo Horizonte. Era tarde, já estávamos em Betim. Ela tem carteira de motorista, mas depois de se envolver em uma batida, desistiu de dirigir. Quando precisam reabastecer a casa, vão juntos de carro em mercados de atacado. São menos viagens e gastos. O carro também serve para sair e viajar, nos fins de semana. Costumam ir ao cinema, à Igreja, ou acampar em cachoeiras e cidades próximas com a família. (Lorena, trecho do caderno de campo, 14.01.16)

}}

Ao chegarmos em Betim, Rosa me convida para conhecer sua casa, que fica a um quarteirão de seu ponto final. Foram 3h de percurso desde a saída do bairro Sion até ali. Quando entramos, na frente da casa, há um carro estacionado. Ela conta que é de seu filho, mas está à venda. Depois da “crise”, ele foi demitido da concessionária de carros que empregava grande parte dos moradores da região. Agora,

⁴⁹ A referência ao táxi “sem plaquinha vermelha” é uma forma de falar que o esposo não possui licença do órgão municipal e trabalha em uma companhia irregular.

comprou uma moto e a utiliza para “fazer bicos”. Ela mesma não sabe dirigir, quis aprender quando jovem, mas diz que o tempo passou. Quando ela precisa fazer uma feira grande, é ele que lhe leva, pois “carregar muitas sacolas no ônibus é difícil”. (Rosa, trecho do caderno de campo, 11.02.16)

A questão da mobilidade para essas mulheres batalhadoras é complexa, diversa e não se esgota em um gráfico ou em políticas generalizantes que privilegiam a máquina e a velocidade em vez do corpo. O peso do trabalho de reprodução é um aspecto que lhes impacta direta e fortemente, principalmente em suas decisões e virações para tornar suportável suas lidas diárias. O machismo em suas várias expressões é um fator importante de opressão feminina, que se expressa pela imposição do medo e de repressões ao corpo, aos desejos e ao estar na cidade. Porém, ele não se esgota aí, ele é também um elemento que se soma na precarização dos percursos e da própria experiência urbana dessas mulheres.

3.4 _ **ESPAÇO COTIDIANO, ESPAÇO PERIFÉRICO**

A migração do campo para a cidade e entre cidades da RMBH é um elemento fundamental na história dessas mulheres. Para aquelas que vieram do meio rural, a migração institui precocemente a vida adulta do trabalho e do auto-sustento e a promessa de “uma vida melhor”. É comum que sua vinda para Belo Horizonte tenha sido arranjada por indicação de conhecidos, para morar e trabalhar na casa de seus empregadores, como babás e empregadas domésticas. É o caso de Jandira e Rita, de Ribeirão das Neves, e Dinha, de Sabará. Há também a possibilidade da mudança ser acompanhada do casamento e da formação de um novo núcleo familiar, com maior estabilidade afetiva e financeira, como na história de Rosa, de Betim.

Suas origens são diversas e nem sempre motivo de saudade ou nostalgia. Elas vêm de cidades próximas à capital, na região central do estado; da região de Montes Claros, ao norte; e da Zona da Mata, na região sudeste. As visitas às cidades natal são raras, espaçadas. A distância, o custo e os poucos familiares ainda vivos desencorajam a manutenção de laços mais fortes. Entretanto, a migração bem-sucedida dessas mulheres permitiu que outros irmãos lhes seguissem, tornando mais próximo o contato e menos solitária sua permanência na RMBH.

As migrações urbanas, da capital para cidades vizinhas, indicam um processo um pouco diferente, impulsionado pela gentrificação das áreas centrais de Belo Horizonte. As mudanças de residência nesses casos se dão em diferentes períodos da vida, desde a infância até a vida adulta.

O caso de Dalva, de Ribeirão das Neves, é um exemplo claro do encarecimento da vida nos centros urbanos. Como dito no início deste capítulo, Dalva viveu sua infância na casa de seu avô no bairro de Santa Efigênia, na área central de Belo Horizonte. Após a sua morte, a casa foi vendida e a herança repartida entre sua mãe e seus tios. Com pouco dinheiro e sem perspectiva de encontrar um lugar acessível próximo da antiga moradia, sua família se mudou para um bairro na periferia de Ribeirão das Neves. Ali, conta que não havia quase ninguém, nem serviços, seu bairro era um lugar “que ninguém nunca tinha ouvido falar”.

Sua mudança coincide com um processo iniciado nas décadas de 1970 e 1980 de intenso crescimento e expansão da RMBH. Os geógrafos Geraldo Costa e Felipe Magalhães (2011) apontam que esse processo de urbanização dos municípios periféricos à Belo Horizonte, em especial os do Vetor Norte, ocorreu a partir da implantação de uma série de loteamentos populares, sem qualquer oferta de infraestrutura e serviços urbanos. Essa ausência de serviços urbanos essenciais implica, em última instância, uma maior responsabilização individual das mulheres pelo trabalho de reprodução social, uma vez que eles não são viabilizados coletivamente pelo Estado. Os autores citam Ribeirão das Neves, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano como os municípios onde esse crescimento precarizado teve maior impacto.

O resultado desse quadro são áreas urbanas com características de “cidades dormitório” que apresentam uma situação precária quanto à habitação, à infraestrutura e aos serviços urbanos essenciais. Mais de 40% da população ocupada que reside nestes quatro municípios desloca-se diariamente para Belo Horizonte. (Costa; Magalhães, 2011, p. 11)

O cenário que os autores expõem não se limita ao Vetor Norte, ele se repete também em Betim, onde o crescimento industrial acelerado não foi acompanhado de investimentos públicos no ordenamento urbano. Lorena, que vive há 16 anos em

Betim, conta que comprou seu lote de uma conhecida, que o havia ocupado. Ela derrubou o casebre que havia ali e construiu sua casa junto com o esposo. Na época, não havia ligação de energia elétrica, escolas, bancos ou comércio.

O grande incentivo a atividades produtivas – particularmente a indústria no caso de Betim – em detrimento de investimento em melhorias urbanas voltadas para grupos sociais empobrecidos não se dá ao acaso. Costa e Magalhães (2011) remetem ao conceito de *Condições Gerais de Produção* (CGP) para explicar as escolhas feitas dentro do planejamento urbano em Belo Horizonte.

As CGPs incluem todas as demandas necessárias para garantir a produção industrial dentro do sistema capitalista, como meios de transporte e comunicação, mas também elementos indiretos como “aparatos legislativos e institucionais que envolvam a regulação das relações sociais de produção” (Costa e Magalhães, 2011, p. 16). O que ocorre atualmente é a instrumentalização do planejamento urbano em regiões metropolitanas para viabilizar e atualizar as CGP existentes em cidades já industrializadas para as novas demandas e processos de produção, preterindo investimentos sociais. O discurso empregado como justificativa, segundo os autores, reforça a ideia de acumular e crescer economicamente, para só então redistribuir socialmente os ganhos.

Um ponto de continuidade importante em relação às características das condições gerais de produção anteriores é a primazia do provimento destes elementos infraestruturais e institucionais por parte do Estado em detrimento da infraestrutura urbana voltada para a reprodução social, seja em habitação, saúde ou educação públicas, em transportes ou saneamento básico. (Costa; Magalhães, 2011, p. 17)

A necessidade de ampla atualização deste aparato territorial diretamente voltado para o apoio à acumulação e sua integração a outras escalas se re-apresenta inúmeras vezes ao longo da história destas economias heterônomas, permanecendo os espaços da vida submetidos ao planejamento voltado para os espaços econômicos, colhendo benefícios residuais e muitas vezes tendo seu espaço re-estruturado a partir de padrões impostos de cima para baixo. (Costa; Magalhães, 2011, p. 19)

O resultado dessa política urbana é a produção de espaços fragmentados e desiguais gerados a partir de processos de urbanização incompletos e precarizados. Ao longo de quase duas décadas, o contexto urbano de Lorena foi se consolidando e sofrendo algumas melhorias em serviços e infraestrutura. Entretanto, a condição periférica do bairro de Lorena, Campos Elíseos, ainda é patente. Isso influencia a oferta de transporte caro e escasso, a qualidade dos espaços públicos, a segurança e também a oferta de emprego, que é pequena e mal remunerada.

Essa condição lhe impõe um maior deslocamento para manter a renda domiciliar. Ela deseja trabalhar em outras áreas, já procurou em centros comerciais e algumas fábricas próximas, porém o que ganha como diarista ainda compensa o esforço de vir até Belo Horizonte. O complexo industrial, fator inicial de atração de pessoas para a região, não é suficiente para garantir o emprego para todos os residentes ou estimular a melhoria da qualidade do espaço urbano que o cerca.

De fato, todas as mulheres entrevistadas vivenciam essa condição periférica em alguma medida, que é dupla – como argumentado no tópico anterior. Elas vivem distantes dos centros administrativos e comerciais de suas cidades e também de Belo Horizonte, onde trabalham. A ausência do Estado, enquanto promotor de políticas públicas urbanas, é visível em suas falas, que não identificam com clareza o bairro e nem mesmo a cidade onde vivem. A fala mais emblemática nesse sentido é a de Jandira, de Ribeirão das Neves, que em todo o percurso reconhece Venda Nova – que pertence à Belo Horizonte – como a região de sua residência.

Quando Jandira chegou à capital, há mais de 50 anos, tudo aquilo era chamado de Venda Nova. As fronteiras políticas não estavam tão claras, uma vez que tinham pouca importância no cotidiano das pessoas que ali viviam. Seu bairro, Pedra Branca, foi se consolidando pela ocupação informal do território e pela autoconstrução. A demanda principal para os governos, ela conta, era resolver as enchentes constantes e a falta de saneamento. Na espera, soluções paliativas iam sendo tomadas pelos próprios moradores. No caminho da Estação Venda Nova do MOVE até sua casa, cruzamos a fronteira entre Belo Horizonte e Ribeirão das Neves, sem nenhuma interrupção perceptível na paisagem, há muito conurbada. Ao longo do percurso, ela narra algumas grandes obras e mudanças na paisagem, como a construção da Av. Vilarinho, que hoje cobre o

curso d'água homônimo. A intervenção de grandes proporções contrasta com a precariedade no entorno de sua casa. Ao descermos do ônibus, caminhamos algumas quadras em terra batida, passamos por um corredor estreito, entre duas casas e avistamos uma ponte improvisada com tábuas de madeira sobreposta. Ela cruza um pequeno córrego natural, sem canalização. Passamos uma por vez, lenta e cuidadosamente. Do outro lado, subimos uma escada estreita e finalmente chegamos à sua rua. (Jandira, trecho do caderno de campo, 26.02.16)

Jandira afirma que a prefeitura limpou recentemente o córrego, mas não pretende fazer nenhuma intervenção que demande indenização dos moradores que avançam no córrego. A situação das águas urbanas é um dos sinais que refletem a ausência do Estado e os processos interrompidos de urbanização. Em vários percursos, pequenos córregos são canalizados sem um tratamento de suas margens, que contemple pedestres e meio natural. As soluções visam em geral a passagem de vias férreas e automotivas, sem possibilitar um uso mais amplo e com menor agressão ambiental.

Já próximas do bairro de Rosa, de Betim, o ônibus segue esvaziando, passando por uma paisagem industrial de grandes galpões e bairros residenciais em construção. A pouca infraestrutura se resume ao asfalto, com ausência de arborização e espaços públicos. São muitos os terrenos vazios. Rosa conhece poucos espaços livres em seu bairro, lembra apenas de uma lagoa que fica próxima da casa de uma de suas filhas. Seguimos o caminho margeando um córrego canalizado, que em alguns pontos é tamponado, até adentrar a região residencial de seu bairro. (Rosa, trecho do caderno de campo, 11.02.16)

A percepção das evoluções no espaço urbano que cerca essas mulheres é comumente narrada de forma fragmentada. As mudanças e obras implementadas são percebidas como casualidades ou parte de processo natural de evolução urbana. Em alguns casos mais relevantes há uma identificação da responsabilidade da obra, mas nunca o processo que as motivou e como se deu a organização social de pressão ao poder público. Nenhuma delas é envolvida com associações de bairro ou grupos políticos locais. O engajamento social externo aos laços familiares, quando ocorre, dá-se por meio de igrejas evangélicas pentecostais.

Lorena, de Betim, Teresa, de Nova Lima, e Jandira, de Ribeirão das Neves, frequentam assiduamente igrejas em seus bairros. Suas referências de ocupação do tempo livre e de encontro sociais são construídas principalmente a partir da religião. Teresa, que se mudou há menos de um ano para Nova Lima, é quem expressa essa relação mais fortemente:

Ela conta que, desde que se mudou para Nova Lima, andou pouco pelo bairro e sabe o nome de algumas ruas: aquelas que vão até o mercado e as que levam até a igreja que frequenta com a família. Foi pela igreja que conheceu seu esposo e é nela que passa a maior parte de seu tempo livre. Todas as quartas-feiras, sábados e domingos. Sobre o bairro, sabe pouco. O esposo, que cresceu ali, contou-lhe que há 15 anos não havia saneamento ou outros serviços essenciais. Teresa “só chegou na parte boa, já com tudo funcionando”. Pergunto se houve um movimento popular, de bairro, para pressionar a Prefeitura. Ela conta então que existe sim uma associação de moradores do Jardim Canadá II, mas que não conhece sua atuação ou mesmo seus integrantes. O esposo atribui às empresas e indústrias próximas a pressão por intervenções no bairro, por serem grandes pagadores de impostos e quererem melhorar o aspecto de pobreza da região. (Teresa, trecho do caderno de campo, 28.03.16)

A fé religiosa, para essas três mulheres, é um elemento essencial na sua visão de mundo, corroborando a percepção de Jessé Souza a esse respeito:

[A] socialização religiosa traz a crença no futuro para o contexto de interações face a face, para a identificação com exemplos presentes e tangíveis do futuro, de modo que essa identificação estrutura a forma prática de conduzir a vida diária, com a qual a pessoa, cobrada, incentivada e recompensada pelo contexto do grupo de “irmãos”, atualiza uma disposição para investir no futuro, tornando expectativa pessoal aquilo que os “outros significativos” com a qual interage esperam de seu comportamento. (Souza, 2012, p. 320)

O pensamento prospectivo é um dos fundamentos das religiões pentecostais e é incentivado a partir da socialização familiar e entre pares da igreja. Entretanto, a “melhoria de vida” é vista como uma conquista no plano individual e familiar, ainda

que estimulada por um grupo religioso. A expansão dessas religiões entre na classe batalhadora tende a gerar um estranhamento nas relações de vizinhança que não se inserem no contexto da religião e um distanciamento de questões urbanas de ordem coletiva, que demandam um esforço de alteridade e o exercício da política.

Para além da religião e da socialização, o espaço é também um elemento essencial na manutenção das relações sociais. O desenho urbano tem o poder de potencializar a fragmentação e a segregação social, servindo muitas vezes como uma técnica de controle contra revoltas e organizações populares. Muitas políticas públicas no âmbito urbano, embora munidas de intenções reformadoras, apenas reproduzem a lógica dada de casas individualizadas, com muros e poucas áreas de convivência.

Esse tipo de desenho, comum ao contexto de todas as mulheres entrevistadas, acaba por reforçar o individualismo e a sensação de insegurança. Nesse sentido, o filósofo Henri Lefebvre (1976, p. 88) argumenta que “quando o espaço urbano arquitetônico atende a uma ‘demanda social’ de empreendedores e de autoridades, ele [o espaço] está contribuindo ativa e abertamente para a reprodução das relações sociais. É espaço programado”⁵⁰.

As entrevistas itinerantes permitem apenas antever a extensão dos laços de solidariedade mantidos por essas mulheres. Entretanto, é possível perceber que o núcleo familiar é central na estruturação de seus cotidianos. No trabalho, esses laços parecem frágeis e, principalmente pelo seu caráter individual, não costumam agregar alianças e incentivar a auto-organização. A vizinhança é descrita de maneira contraditória. Em certos momentos, aparece como lugar perigoso e desinteressante, impregnado de desconfiança e preconceito. Quase todas as mulheres entrevistadas afirmam não frequentar ou conhecer os espaços públicos de seus bairros. Em outros trechos das conversas, a vizinhança representa precisamente o oposto, onde certos serviços e características permitem a realização de atividades essenciais e outras formas de sobrevivência.

50 No original, “When architectural urban space responds to the ‘social comission’ of developers and the authorities, it is contributing actively and openly to the reproduction of the social relations. It is programmed space.”

Nos fins de semana, Dinha não costuma sair de casa, o único lugar que menciona é a pracinha da igreja, na entrada da cidade. Conta que gosta de sair apenas para viajar para a “roça” ou para visitar as irmãs, uma delas mora em um conjunto habitacional próximo e trabalha como mensalista. (Dinha, trecho do caderno de campo, 17.09.15)

∫∫

Lorena é muito envolvida com sua igreja. Todo o seu grupo de amigos frequenta o espaço junto com ela. Com eles, ela costuma viajar nos fins de semana para acampar em parques e cachoeiras. Conhece pouco os vizinhos, cada um “fica na sua”. Ela diz que assim evita confusão. (Lorena, trecho do caderno de campo, 14.01.16)

∫∫

Nos fins de semana, Jandira costuma ir ao terreno onde mantém uma “roça” com o esposo e o irmão. Esse é um de seus maiores prazeres, “eu saí da roça, mas a roça não saiu de mim”. Ela conta que conhece algumas pessoas na vizinhança, mas não é de muita conversa. (Jandira, trecho do caderno de campo, 26.02.16)

Em síntese, os relatos mostram que a ideia de política ou construção coletiva é pouco presente na experiência cotidiana das mulheres entrevistadas. Seu trabalho remunerado significa uma renda mínima relativamente regular, que lhes permite viver um pouco melhor do que as mulheres da ralé, mas esse trabalho, informal e isolado, não as aproxima de possibilidades de (auto) organização política. Assim, também suas demandas em relação à cidade não se articulam politicamente, mas principalmente em uma escala individual. Ao mesmo tempo, o espaço urbano periférico em que moram torna cada vez menos provável a convivência com outros indivíduos que teriam demandas e interesses semelhantes aos seus.

CONSIDERAÇÕES E ABERTURAS

A discussão e a análise apresentadas neste trabalho, sobre a questão do acesso à cidade e da experiência de mulheres *batalhadoras* em Belo Horizonte, apontam para a necessidade de aprofundamento de sua investigação. A escassez de uma literatura consolidada que aborde a relação das mulheres com os vários aspectos que o planejamento urbano engloba torna qualquer debate sobre o tema difícil e, em certos momentos, pouco assertivo pela falta de dados qualitativos e quantitativos nos quais se apoiar.

É verdade que algumas questões já foram melhor exploradas em outros países, como foi exposto no primeiro capítulo. Entretanto, o tema em suas várias dimensões permanece incipiente no Brasil, principalmente devido à falta de recortes mais claros e específicos em pesquisas sobre a produção do espaço. Esta ausência termina por velar os problemas vivenciados na cidade especificamente pelas mulheres, assim como as diferenças entre elas.

Em um primeiro momento, apresentei um panorama histórico sobre as mulheres na cidade desde o aparecimento da sociedade industrial. Também discuti o contexto contemporâneo dos problemas enfrentados por elas em diversos países, especialmente aqueles periféricos. A escolha de fazer um debate teórico a partir de fatos históricos e investigações atuais foi uma maneira de explorar a diversidade da categoria “mulher” e a complexidade do problema proposto neste trabalho. Ele não pode ser resumido à questão do gênero, sem que se observe outras formas de opressão que se somam a ela. Tampouco, deve-se limitar à questão do acesso ao espaço público e ao transporte urbano, sendo necessário observar as interrelações com outras dimensões do planejamento e da produção do espaço.

Neste sentido, localizar o trabalho de reprodução como central para fazer uma discussão sobre o acesso à cidade pelas mulheres possibilitou ampliar o espectro de análise para além da experiência dos percursos urbanos em si. Uma primeira conclusão, a partir da análise das narrativas itinerantes, é que as dificuldades enfrentadas pelas mulheres entrevistadas estão intimamente relacionadas ao gênero e à sua condição de *batalhadoras*, evidenciando a importância do olhar interseccional. Como reiterado por vários autores e situações ao longo da dissertação, o trabalho de reprodução em nossa sociedade ainda é visto como responsabilidade feminina e pesa mais sobre mulheres que são pobres, periféricas e migrantes.

Ficou claro também que um elemento fundamental para a consolidação da precariedade das vidas dessas mulheres é o espaço. É através dele que se materializam as distâncias metropolitanas, e é também nele que são distribuídos desigualmente os recursos e investimentos arrecadados coletivamente. No campo da mobilidade urbana, isto é evidente ao se observar a prevalência de investimentos para atender os fluxos demandados pelas atividades produtivas, tanto no transporte público como nas políticas públicas em geral. Desde o diagnóstico de demandas, apontado no relatório da Pesquisa OD, elas se focam nos deslocamentos casa-trabalho, dando pouca atenção a outros percursos e atividades presentes no espaço urbano.

Ao condicionar rotas, horários e disponibilidade de linhas prioritariamente com foco no trabalho produtivo, as políticas de mobilidade impactam negativamente mulheres como as entrevistadas para esta dissertação. Seus percursos, cheios de pequenas paradas e com grande mudança de modais, não estão contemplados pela lógica atual e, por essa razão, são mais longos e cansativos. Assim, uma melhoria na qualidade dos deslocamentos dessas mulheres precisa abranger ações para além do transporte público.

Um primeiro aspecto é a priorização do caminhar, modo pelo qual muitas de suas atividades são realizadas. É também enquanto pedestres que os maiores riscos se manifestam em seus percursos cotidianos, principalmente quando acompanhadas de crianças e idosos, causados pela falta de sinalização e infraestrutura de calçadas e pelo perigo de atropelamento, para ficar em dois exemplos. Um outro aspecto a ser endereçado é a melhor distribuição de serviços básicos, como escolas e postos de saúde, em bairros periféricos, de modo a haver uma redução na demanda pelo transporte e nas distâncias a serem percorridas.

Por fim, o uso de transporte em fins de semana e fora do horário tradicional das jornadas de trabalho é outro ponto que precisa ser considerado. Ele impossibilita o surgimento de outros usos e apropriações do espaço urbano, ao limitar o uso do tempo livre dessas pessoas ao espaço doméstico ou ao lazer e consumo programado de *shoppings* – para onde há maior disponibilidade de linhas.

No que tange o espaço cotidiano onde vivem as mulheres estudadas, foi possível perceber muitas semelhanças entre seus contextos. Surgidos a partir de loteamentos populares em regiões periféricas à Belo Horizonte e aos seus próprios municípios, todos os bairros apresentam grande precariedade de serviços e infraestrutura urbana, alguns com maior gravidade que outros.

Nos casos de Ribeirão das Neves, Betim e Nova Lima, onde há a presença de complexos industriais, foi possível observar um grande investimento público em prol das atividades econômicas realizadas nas regiões em detrimento da melhoria das condições urbanas das áreas residenciais onde as mulheres entrevistadas vivem. Fica claro que os espaços residenciais foram desenhados de modo a maximizar o lucro e com pouca preocupação em estimular a qualidade de vida dos moradores. O que se repete em todos os bairros são lotes isolados e murados, com ruas largas para carros e calçadas estreitas, sem previsão de espaços públicos e áreas de convivência.

Esse cenário dificulta em grande medida a realização de atividades simples de reprodução, impondo às mulheres uma rotina de deslocamento para regiões próximas ou para o centro de Belo Horizonte para suprir suas necessidades. Tampouco facilitam o contato e a organização entre vizinhos, que poderiam compartilhar com elas demandas coletivas. De igual maneira, como argumentado no último capítulo, essa condição é reforçada pelo isolamento de seus trabalhos remunerados e, em alguns casos, pela contato social realizado quase exclusivamente entre pares de congregações religiosas.

Apesar das dificuldades enfrentadas por essas mulheres, foi possível constatar também pequenos gestos, em um nível individual, de resistência e criatividade para tornar o cotidiano menos dispendioso em termos de energia e de dinheiro. Seus corpos, muitas vezes postos em situação de vulnerabilidade, são também um instrumento de força. Suas caminhadas longas e cansativas, porém persistentes, revelam uma potência para se opor aos obstáculos presentes no espaço urbano.

Lefebvre (1976) pondera que, embora a reprodução das relações de produção se mantenham através do espaço, há no corpo, enquanto matéria, ocupante do espaço, uma potência para se opor ao *status quo*. Ele defende que o corpo “não irá permitir ser desmembrado sem um protesto, tampouco ser dividido em fragmentos, privado de seus ritmos, reduzido a necessidades catalogadas, a imagens e especializações. O corpo, no próprio coração do espaço e do discurso de Poder, é irreduzível e subversivo” (Lefebvre, 1976, p.89)⁵¹. Assim parecem agir essas mulheres, ainda que incipiente e silenciosamente. Seus modos de viração e invenção dentro da precariedade são o que o filósofo aponta como uma resistência à reprodução das relações de produção, “se não frontalmente, tangencialmente então” (Lefebvre, 1976, p. 89)⁵².

O ponto até onde a análise feita neste trabalho chega é precisamente este que Lefebvre delinea. Uma primeira prospecção a ser explorada a partir desta dissertação reside na questão de como essas resistências pequenas e individuais, “oblíquas”, podem se transformar em auto-organização coletiva e política de enfrentamento às questões expostas aqui. Há espaço para essa possibilidade entre mulheres periféricas, batalhadoras, como as estudadas neste trabalho? As dificuldades opostas à ação coletiva ficaram claras na análise das narrativas itinerantes, porém é necessário aprofundar as investigações sobre as manifestações de confrontação do contexto atual.

Explorar o espaço cotidiano mais imediato à moradia dessas mulheres, para compreender melhor as relações sócio-espaciais presentes em seus bairros, desde o contato com vizinhos, associações de moradores até a prefeitura, é uma abordagem possível. É relevante também investigar a evolução urbana dos espaços cotidianos, observando o papel dos moradores e em particular das mulheres na consolidação de melhorias. Se consideramos que o espaço consolida a precariedade das vivências femininas apresentadas aqui, cabe questionar de que maneira é possível se contrapor.

⁵¹ No original: “[...] will not allow itself to be dismembered without a protest, nor to be divided into fragments, deprived of its rhythms, reduced to its catalogued needs, to images and specializations. The body, at the very heart of space and of the discourse of Power, is irreducible and subversive.”

⁵² No original: “[...] if not frontally, then obliquely”.

A discussão levantada por Gillian Rose (1993) acerca da importância de redes de suporte social e laços de solidariedade para dividir e amenizar o peso do trabalho de reprodução, abordada no primeiro capítulo, parece apontar possibilidades de emancipação coletiva. Em alguns casos levantados pelas entrevistas itinerantes, as vivências particulares dessas mulheres revelam lampejos de resistência e escapes aos “espaços programados” e vão ao encontro do debate trazido por Rose.

É o caso da horta urbana mantida por Jandira e sua família em Ribeirão das Neves, que lhe garante segurança alimentar e é possível apenas por sua moradia estar na região periurbana de Belo Horizonte. Também é visível nas escolhas feitas por Lorena, de Betim, que prefere viver longe do trabalho, porém próxima da escola da filha e do posto de saúde. Há vários outros exemplos apresentados ao longo desta dissertação que permitem compreender a condição periférica dessas mulheres para além da precariedade, mas enquanto potência de transformação e criação de formas alternativas de enfrentamento.

Desta questão deriva uma outra discussão, sobre como o desenho e a gestão do espaço urbano influencia e exerce controle sobre o exercício da cidadania. Seria de grande relevância realizar estudos comparativos entre mulheres que vivam em diferentes tipos de assentamentos humanos, com maior e menor densidade, próximos e distantes de centralidades urbanas. Essas diferenças poderiam dar novas pistas para compreender a força de mobilização social e organização coletiva, assim como alterações na lógica de produção capitalista do espaço, mais favorável em outros contextos que nos estudados nesta dissertação.

Um outro aspecto que permanece carente de aprofundamento diz respeito ao uso do tempo livre e à imposição do consumo programado para mulheres periféricas da *ralé* e *batalhadoras*. Entre aquelas que são diaristas parece haver maior abertura para administrar o tempo do trabalho remunerado e maior flexibilidade para exercer livremente outras atividades de interesse. Além dos estudos e da maternidade, há outras atividades que são importantes para compreender suas demandas urbanas?

Para tanto, faz-se imperativo a ampliação de estudos qualitativos que experimentem novos recursos metodológicos que abarquem todas estas questões. De igual maneira, a produção de dados quantitativos que fundamentem

pragmaticamente políticas públicas também é urgente. Como por exemplo a ampliação do enfoque das diferenças entre gêneros, e dentro da categoria “mulher”, no que tange a mobilidade urbana dentro da Pesquisa de Origem-Destino. Outro aspecto importante a ser lembrado em futuras investigações, dentro do tema da mobilidade, é explorar melhor os fluxos cotidianos no que diz respeito aos percursos à pé, incluindo a questão do trabalho reprodutivo, da maternidade e da infância na cidade como elementos norteadores das políticas públicas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADETUNJI, Musilimu A. Gender travel behaviour and women mobility constraints in Ilesa, Nigeria. **International Journal for Traffic and Transport Engineering**. Belgrado, vol 03, n. 02, pp. 220-229, 2013.

ASTROP, Angela. The urban travel behaviour and constraints of low income households and females in Pune, India. In: National Conference on Women's Travel Issues, Baltimore, 2., 1996. **Proceedings...**. Baltimore: Federal Highway Administration, 1996. pp. 213-246.

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

ÁVILA, Maria Betania. **O tempo do trabalho das empregadas domésticas: tensões entre dominação/exploração e resistência**. 2009. Tese (Doutorado) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas/UFPE, Recife, 2009.

BERNARDINO-COSTA, Joaze. Colonialidade e interseccionalidade: o trabalho doméstico no Brasil e seus desafios para o século XXI. In: SILVA, Tatiana D.; GOES, Fernanda L. (orgs.). **Igualdade racial no Brasil: reflexões no ano internacional dos afrodescendentes**. Brasília: IPEA, 2013. p. 45-58.

BRITES, Janaína. Trabalho doméstico: questões, leituras e políticas. **Cadernos de pesquisa**, São Paulo, v.43, n.149, p. 422-451, 2013.

BUTLER, Judith. **Undoing gender**. Nova Iorque/ Londres: Routledge, 2004.

_____. We, the people: thoughts on freedom of assembly. In: BADIOU, Alain et al. **What is a people**. Nova Iorque: Columbia University Press, 2016. pp. 49-64.

CIDADE - Centro de Assessoria e Estudos Urbanos. **Quem é o público do orçamento participativo - 2002**. Porto Alegre: Cidade - Centro de Assessoria e Estudos Urbanos, 2003.

COSTA, Geraldo; MAGALHÃES, Felipe. Processos socioespaciais nas metrópoles de países de industrialização periférica: reflexões sobre a produção do espaço metropolitano de Belo Horizonte, Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.13, n.1, p. 9-25, 2011.

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. **Estudos feministas**, Florianópolis, v.10, n.1, p. 171-188, 2002.

DUNCKEL-DRAGLIA Amy. Women-only transportation: how “pink” public transportation changes public perception of women’s mobility. **Journal of Public Transportation**. Tampa, vol. 16, n. 02, jul. 2013.

DUTRA, Delia. **Mulheres migrantes peruanas em Brasília**: o trabalho doméstico e a produção do espaço na cidade. 2012. Tese (Doutorado) - Departamento de Sociologia/UNB, Brasília, 2012.

FIGUEIREDO, Luciano. Mulheres nas Minas Gerais. In: PRIORE, Mary del (org); BASSANEZI, Carla (coord. de textos). **História das mulheres no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2004. p. 141-188.

FRAGA, Alexandre. **De empregada a diarista**: as novas configurações do trabalho doméstico remunerado. 2010. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Filosofia e Ciências Sociais/UFRJ, Rio de Janeiro, 2010.

GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS. **Relatório completo**: pesquisa OD-2012. Belo Horizonte, 2012. Disponível em: <http://www.rmbh.org.br/pt-br/repositorio/municipios/pesquisa-origem-destino-od-2012-rmbh>. Acessado em 05 de ago. 2015.

GOHN, Maria da Glória. Mulheres–atrizes dos movimentos sociais: relações político-culturais e debate teórico no processo democrático. **Política e Sociedade**. Santa Catarina, vol. 06, n. 11, pp. 41-70, out. 2007.

GOMES, Carla; SORJ, Bila. Corpo, gênero e identidade: a Marcha das Vadias no Brasil. **Revista Sociedade e Estado**. Brasília, vol. 19, n. 02, mai./ ago. 2014.

HAYDEN, Dolores. What would a non-sexist city be like?: speculations on housing, urban design and human work. In: RENDELL, Jane et al (org). **Gender space architecture**: an interdisciplinary introduction. Londres: Routledge, 2000. pp. 266-281.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Síntese de indicadores sociais**: uma análise das condições de vida da população brasileira. Rio de Janeiro: 2010.

_____. **Pesquisa Mensal de Emprego**: perfil dos trabalhadores domésticos 2003-2009. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

_____. **Síntese de indicadores sociais**: uma análise das condições de vida da população brasileira 2014. Rio de Janeiro: IBGE, 2014. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 10/07/2016.

KAPP, Silke; LINO, Sulamita. Na cozinha dos modernos. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**. Belo Horizonte, vol. 15, n. 18, pp. 10-27, 2008.

LANDES, Ruth. **A cidade das mulheres**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967.

LEFEBVRE, Henri. **The survival of capitalism**: reproduction of the relations of production. London: Allison & Busby, 1976.

----- **The production of space**. Oxford/Massachusetts: Basil Blackwell, 1991.

LEVY, Caren. Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport. **Environment and Urbanization**. Londres, vol. 25, n. 01, pp. 47-63, abr. 2013.

MASSEY, Doreen. **Space, place and gender**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1994.

MCDOWELL, Linda. **Gender, identity and place**: understanding feminist geographies. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1999.

MOI, Toril. Feminist, Female, Feminine. In: BELSEY, Catherine; MOORE, Jane. **The feminist reader**: essays in gender and the politics of literary criticism. New York: Basil Blackwell, 1989. p. 117-132.

MONTICELLI, Thays. **Diaristas, afeto e escolhas**: ressignificações no trabalho. 2013. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Ciências Sociais/UFPR, Curitiba, 2013.

MOSER, Benjamin. **Clarice, uma biografia**. São Paulo: Cosac Naify, 2009.

NOLAN, Stephen. NINETY-ONE women protesters raped and sexually abused in Tahrir Square in just four days. **Daily Mail**, Londres, 03 de jul. de 2013. Disponível em: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2354477/Egypt-protests-2013-NINETY-ONE-women-raped-sexually-abused-Tahrir-Square-4-days.html>. Acessado em: 13 de jun. 2015.

PEDROSA, Cláudia. O trabalho doméstico e o espaço privado: iniquidades de direitos e seus impactos na vida das mulheres negras. In: SILVA, Tatiana D.; GOES, Fernanda L. (orgs.). **Igualdade racial no Brasil**: reflexões no ano internacional dos afrodescendentes. Brasília: IPEA, 2013. p. 45-58.

PORTAL EBC. Mulheres conquistam 11% dos cargos disputados nas eleições. **Portal EBC**, Brasília, 09 de out. 2014. Disponível em: <http://www.ebc.com.br/noticias/eleicoes-2014/2014/10/mulheres-conquistam-11-dos-cargos-disputados-nas-eleicoes>. Acessado em: 29 de jul. 2015.

ROSE, Gillian. **Feminism and geography**: the limits of geographical knowledge. Cambridge/ Oxford: Polity Press, 1993.

SALON, Debora; GULYANI, Sumila. Mobility, poverty and gender: travel 'choices' of slum residents in Nairobi, Kenya. **Transport Reviews**. Vol. 30, n. 05, pp. 641-657, set. 2010.

SOIHET, Rachel. Mulheres pobres e violência no Brasil urbano. In: PRIORE, Mary del (org); BASSANEZI, Carla (coord. de textos). **História das mulheres no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2004. p. 362-400.

SOUZA, Jessé. **A ralé brasileira**: quem é e como vive. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

_____. **Os batalhadores brasileiros**: nova classe média ou nova classe trabalhadora? Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

TILLY, Louise; SCOTT, Joan W. **Women, work and family**. Nova Iorque/ Londres: Routledge, 1989.

UN-HABITAT. **Gendering landing tools**: achieving secure tenure for women and men. Quênia: UN-HABITAT, 2008.

UN-HABITAT. **Gender and urban planning**: issues and trends. Quênia: UN-HABITAT, 2012.

VENTURI, Gustavo; GODINHO, Tatau (orgs.). **Mulheres brasileiras e gênero nos espaços público e privado**: uma década de mudanças na opinião pública. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo/ Edições Sesc SP, 2013.

WILSON, Elizabeth. The invisible flâneur. In: WILSON, Elizabeth. **The contradictions of culture**: cities, culture, women. Londres: Sage Publications, 2001. pp. 72-89.