

POR ONDE CAMINHAM AS MULHERES?

Apontamentos sobre gênero e justiça socioespacial na Região Metropolitana de Belo Horizonte

Luna Lyra, luna.lyra@gmail.com

Pesquisadora Assistente, Escola de Arquitetura

Universidade Federal de Minas Gerais

Resumo

Este trabalho discute de que maneira o planejamento urbano afeta particularmente o cotidiano de mulheres de baixa renda residentes na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Foram utilizados dados de sete estudos de caso realizados com mulheres que trabalham como faxineiras diaristas. Tendo como base sete entrevistas feitas durante seus percursos cotidianos entre trabalho e casa, o artigo se centra na relação entre as condições de integração regional dentro da RMBH e a grande desigualdade socioespacial vivenciada por essas mulheres. A pesquisa abrangeu três aspectos de sua relação com a cidade: trabalho de reprodução, mobilidade urbana e espaço cotidiano. A partir da análise dos dados, percebe-se que o espaço é um elemento fundamental para a consolidação da precariedade em que vivem. Através dele, materializam-se as distâncias metropolitanas, e é nele que são distribuídos desigualmente os recursos e investimentos arrecadados coletivamente. No campo da mobilidade urbana, observa-se a prevalência de investimentos para atender os fluxos das atividades produtivas, desconsiderando-se percursos ligados ao trabalho de reprodução e cuidado. Os percursos das mulheres entrevistadas são repletos de paradas e mudanças entre modais, portanto, não estão contemplados pela estrutura existente e são mais longos e cansativos. No que tange o espaço cotidiano, nota-se que todas as mulheres vivem em bairros surgidos em loteamentos populares em regiões periféricas da RMBH, com grande precariedade de serviços e infraestrutura. Esse cenário dificulta em grande medida a realização de atividades simples de reprodução, socialmente atribuídas às mulheres. Desta maneira, são-lhes impostas rotinas de deslocamento para regiões próximas ou para o centro de Belo Horizonte com o intuito de suprir suas necessidades e de seus dependentes. Este artigo propõe ainda algumas prospecções acerca de políticas públicas de planejamento urbano como forma de promover justiça socioespacial e a inserção dessas mulheres nos processos políticos de produção da cidade que lhe afetam diretamente.

Palavras-chave: gênero; planejamento urbano; justiça socioespacial; integração metropolitana.

Introdução

É raro conhecer alguém que nunca tenha ouvido o bordão “lugar de mulher é na cozinha”. Apesar dos muitos avanços feitos no sentido de suprimir as desigualdades de gênero nas últimas décadas, essa frase permanece importante para compreender o contexto de recentes retrocessos e violências contra mulheres, particularmente aqueles repercutidos publicamente no Brasil. Nessa frase, 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 artigo, 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.

A inquietação inicial que deu origem a este artigo surge, portanto, do debate sobre o acesso amplo e seguro à cidade pelas mulheres. Ela tem como intuito explorar 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. 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 teve como foco compreender alguns aspectos da relação dessas mulheres com a cidade: o trabalho de reprodução, a própria mobilidade urbana e o espaço cotidiano. Este artigo está estruturado em duas partes. Inicialmente, é feita uma breve contextualização da discussão acerca da presença das mulheres no espaço urbano, particularmente no Brasil. Em um segundo momento, é apresentado o desenho da pesquisa, pontuando escolhas metodológicas; e aspectos centrais da análise e das considerações finais acerca dos estudos de caso realizados.

Mulheres públicas: resistência e exclusão no espaço urbano

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 Louise Tilly e Joan Scott (1989) 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. Elas apontam que, a priori, não é possível identificar o trabalho reprodutivo 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). 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. Este cenário não difere muito daquele encontrado no Brasil, desde o período colonial até meados do século XX. Com a emergência de um controverso espaço urbano, a presença das mulheres na cidade é permeada pelas tentativas normatizadoras do Estado e da Igreja Católica.

O historiador Luciano Figueiredo (2004) discorre sobre a vida das mulheres em Vila Rica (atual cidade de Ouro Preto) no século XVIII, no auge da atividade de mineração de ouro na região. 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 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. (Figueiredo, 2004, p. 146)

O contexto que Figueiredo aponta 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 cercear 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.

Outra autora que aborda o tema 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), onde descreve a vida nos Candomblés baianos e observa a preponderância feminina na organização do cotidiano dentro e fora dos terreiros. O título do livro dá pistas sobre uma cidade de Salvador que convivia de maneira singular com um matriarcado – intimamente ligado à religião de matriz africana. Landes relata já de início um espanto com o poder e a influência exercida pelas mães e filhas-de-santo, figuras 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).

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 certos aspectos, estar à margem da moral burguesa das elites permitia às mulheres pobres, e negras, maior liberdade e autonomia. Entretanto, isto não impedia que sofressem com o assédio, o racismo e a dificuldade de se sustentar.

Os relatos feitos por Landes revelam uma Salvador contraditória, onde a força do matriarcado das mulheres negras do Candomblé esconde à primeira vista o 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 exceção das redes de apoio de outras mulheres “de santo”. Esta liberdade era, no entanto, entremeada por situações de violência.

Os diferentes momentos históricos abordados por Landes (1967) 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 e o ócio dessas mulheres. Estar ali carecia de constantes explicações e exigências de toda sorte: seu comportamento e suas responsabilidades domésticas, laborais e maritais. O trabalho, seja como quitandeiras, costureiras, lavadeiras, é indubitavelmente um elemento catalisador do acesso feminino à cidade, porém limitado em lhes garantir o acesso aos espaços da política e da ação coletiva.

Narrativas itinerantes

O desenho da pesquisa

O contexto apresentado evidencia o machismo e a reprodução de desigualdades de gênero – que também perpassam questões de renda e etnia – no planejamento e na produção do espaço urbano, particularmente no Brasil. A partir dessa compreensão, foi delineado o problema de pesquisa, seus sujeitos e os recursos metodológicos a serem empregados.

Para tanto, foram definidos como sujeitos da pesquisa mulheres que prestassem serviços remunerados de limpeza doméstica, sem vínculo empregatício – as faxineiras ou diaristas, como costumam se identificar. 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 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).

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 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 periferação 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 e a qualidade de vida.

Os estudos 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 (ver Figura 01). Em cada estudo, foi realizado um percurso trabalho-casa junto de cada diarista. Durante o percurso, foi feita uma entrevista semi-estruturada com cada participante, a partir de perguntas norteadoras, elaboradas previamente. 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; aproveitamento de rotas para fazer compras ou utilizar serviços locais; 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*.

A seguir, analiso alguns trechos destas narrativas itinerantes a partir de três tópicos que abordam temas recorrentes nas falas das entrevistadas: nova classes trabalhadora e trabalho de reprodução feminina; mobilidade urbana; e espaço cotidiano, espaço periférico. 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.

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. Sem muitas habilidades e conhecimentos para contribuir com a renda familiar escassa, o trabalho doméstico para essas mulheres 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.

Entretanto, as participantes desta pesquisa empírica se encontram em uma situação um tanto distinta. 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.

[...] 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 daquelas entrevistadas 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.

Na pesquisa empírica apresentada aqui, 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. 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. 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)

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 a atividades de produção – portanto, 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. Uma cidade hostil às crianças é também e sobretudo uma cidade hostil às mulheres que são mães.

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 sozinho com a avó – 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. (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 (1976) discute a que se deve a contínua reprodução das relações de produção, 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 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).

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 os 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). A cidade se torna fragmentada por ser ordenada a partir das demandas do capital e não da vida cotidiana e social. Igualmente, elas 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 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.

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, 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. (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. 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.

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. 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; as atividades acumuladas da semana; o cansaço e a necessidade de se recuperar para outra faxina no dia seguinte.

Todos 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 falta de um recorte de análise mais específico para mulheres, crianças 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. 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 como, por exemplo, 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 o desemprego e o emprego informal realizado em domicílio.

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. O documento aponta que apesar do aumento expressivo na utilização de automóveis particulares nas viagens da RMBH, há 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 uma escolha prática e confortável para percorrer distâncias pequenas e médias, com muitas paradas e em regiões de grande movimento.

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.

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 (*Bus Rapid Transit*) 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.

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 estão presentes em uma microescala corporal: determinando necessidades e desejos, moldando e restringindo nossos corpos materialmente 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, trecho do caderno de campo, 25.11.15)

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.

São muitas as dificuldades encontradas para transitar pela cidade, como pedestre e como passageira. 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 discricção 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. 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 que 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)

Uma das facetas do machismo vivido por essas mulheres 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.

A questão da mobilidade para essas mulheres batalhadoras é complexa 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 soma na precarização dos percursos e da própria experiência urbana dessas mulheres.

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.

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. Dalva viveu sua infância na casa de seu avô 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. 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.

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 [Ribeirão das Neves, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano] desloca-se diariamente para Belo Horizonte. (Costa e 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 e 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 e 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 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. 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.

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 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. 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, 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 nele. 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. 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. Nesse sentido, o espaço é 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”*. Durante os percursos, foram raras as referências a laços de solidariedade que extravasam o núcleo familiar. Igualmente, são potencialmente raras no âmbito do trabalho que, pelo seu caráter individual, não costuma agregar alianças e incentivar a auto-organização. Várias delas falam da vizinhança com preconceito e desconfiança e afirmam não frequentar ou conhecer os espaços públicos do bairro.

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 nenhuma (auto) organização política. Assim, também suas demandas em relação à cidade não se articulam politicamente. 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. Entretanto, é importante considerar os pequenos gestos, em um nível individual, de resistência e criatividade para tornar o cotidiano menos dispendioso em termos de energia e de dinheiro: por exemplo, a escolha Lorena, de Betim, de viver próxima à escola da filha e ao posto de saúde, ainda que em um região distante do trabalho; ou a possibilidade para Jandira, de Ribeirão das Neves, de produzir de alimentos orgânicos para a família por morar em uma região pouco adensada.

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)

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)-. 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).

Considerações finais

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 pouco assertivo, pela falta de dados qualitativos e quantitativos nos quais se apoiar. Esta ausência termina por velar os problemas vivenciados na cidade especificamente pelas mulheres, assim como as diferenças entre elas. Apesar disso, algumas considerações podem ser feitas a partir da discussão apresentada aqui. Uma primeira é que as dificuldades enfrentadas pelas mulheres entrevistadas estão intimamente relacionadas ao gênero e à sua condição de *batalhadoras*, evidenciando a importância de um olhar que atravesse as diferentes condições de opressão social.

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, desde o planejamento de políticas públicas de mobilidade à legislações urbanas que faltam em coletivizar o trabalho de reprodução. É também premente a necessidade de se investigar como essas resistências pequenas e individuais, “obliquas”, podem se transformar em auto-organização coletiva e política. De que maneiras a auto-organização coletiva é possível entre mulheres periféricas, batalhadoras, como as estudadas neste trabalho? As dificuldades que se interpõem à ação coletiva ficaram claras na análise das narrativas itinerantes, porém é necessário aprofundar as investigações sobre as manifestações de confrontação do contexto atual e as possibilidades de construção de novas coletividades emancipatórias.

Referências bibliográficas

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.

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.

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.

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

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.

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

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.