

Apontamentos sobre a colonialidade de gênero a partir da análise de percursos cotidianos de faxineiras em Belo Horizonte (Brasil)

Notes on gender coloniality from an analysis of *faxineiras* daily walk in Belo Horizonte (Brasil)

Luna Esmeraldo Gama Lyra

Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil ¹

luna.lyra@gmail.com

Resumen. Esse artigo pretende discutir os modos como o planejamento urbano e a produção do espaço urbano reproduzem normas patriarcais e machistas, afetando particularmente a experiência das mulheres na cidade. A partir do conceito de colonialidade de gênero, pensado por María Lugones (2014), e a defesa da margem como lugar de abertura radical por Bell Hooks (1990), proponho um debate sobre as possibilidades de resistência no cotidiano urbano das mulheres. Para isso, utilizo dados produzidos durante minha pesquisa de mestrado entre 2014 e 2016, que se centrou em observar os percursos urbanos de sete mulheres que trabalham como faxineiras diaristas e que vivem na Região Metropolitana de Belo Horizonte (Minas Gerais, Brasil), na tentativa de compreender alguns aspectos da relação dessas mulheres com a cidade. Em particular, abordo a mobilidade urbana e as manifestações de virações e resistências empreendidas por essas mulheres em seu cotidiano.

Palabras clave. Mobilidade urbana; colonialidade de gênero; feminismo decolonial; entrevista itinerante.

Formato de citación. Lyra, Luna Esmeraldo G. (2019). Apontamentos sobre a colonialidade de gênero a partir da análise de percursos cotidianos de faxineiras em Belo Horizonte (Brasil). *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 9(1), 149-159. http://www2.ua.es/urbs/index.php/urbs/article/view/gama_lyra

Recibido: 29/09/2018; **aceptado:** 6/05/2019; **publicado:** 24/07/2019
Edición: Almería, 2019, Universidad de Almería

Abstract. This paper aims to discuss the ways in which urban planning and the production of urban space reproduce patriarchal and sexist norms, particularly affecting the urban experience of women. From the concept of gender coloniality, conceived by María Lugones (2014), and the defense of margin as a place of radical openness by Bell Hooks (1990), I propose a discussion about the possibilities of resistance in women's urban daily life. In order to do it, I use data produced between 2014 and 2016, during my master's research, which focused on observing the urban routes of seven women who work as housekeepers and who live in the Metropolitan Region of Belo Horizonte (Minas Gerais, Brazil), in an attempt to understand aspects of the relationship of these women with urban space. In particular, I approach urban mobility and the resistances undertaken by these women in their everyday lives.

Keywords. Urban mobility; coloniality of gender; decolonial feminism; walking interview.

Fronteiras cotidianas

Já era mais de meio dia quando nos encontramos. Dalva² disse que precisava comprar umas coisas para sua 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”, ela argumentou. 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.

Chegar em “Neves”³ 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, cidade conurbada 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).

¹ Agradeço à CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) pela concessão de bolsa de estudos para a realização da pesquisa discutida neste artigo.

² Todos os nomes das entrevistadas foram alterados para preservar suas identidades.

³ Ribeirão das Neves é parte da RMBH e faz fronteira ao norte com Belo Horizonte. É popularmente chamada apenas de “Neves”.

Dalva percorre mais de 20km para chegar em casa do serviço que realiza no centro de Belo Horizonte como faxineira diarista. A cada fila, catraca, estação, parece se desenhar uma fronteira invisível que não impede propriamente ninguém de cruzá-la, mas indica que será árdua a tentativa de fazê-lo. E tomará muito tempo, 2h10 precisamente. Dalva é uma das sete faxineiras diaristas que aceitaram ser interlocutoras de uma pesquisa de mestrado conduzida por mim entre 2014 e 2016. Todas elas vivem em cidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e trabalham na região central, percorrendo diariamente muitos quilômetros e gastando várias horas em deslocamento para chegar no serviço e voltar para casa.

Essas fronteiras ou linhas que apartam e compartimentam pessoas, serviços, atividades revelam uma contradição sobre a qual a produção capitalista do espaço urbano na América Latina se funda: a obliteração do trabalho de reprodução social, vital para a manutenção das atividades produtivas e da vida. 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 (Costa e Magalhães, 2011).

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.

Nesse artigo, pretendo discutir os modos como o planejamento urbano e a produção do espaço urbano reproduzem normas patriarcais e machistas, afetando particularmente a experiência das mulheres na cidade e que possibilidades de enfrentamento se apresentam no cotidiano. Aqui, focarei em abordar a mobilidade urbana e as manifestações de virações e resistências empreendidas por essas mulheres faxineiras diaristas.

Inicialmente, apresento a estrutura e as escolhas metodológicas da pesquisa. Em seguida, proponho um debate a partir da colonialidade de gênero (Lugones, 2014) e da margem como lugar de abertura radical (hooks, 1990) para analisar as narrativas dessas mulheres. Finalmente, aponto possibilidades de resistência e de espacialização de um feminismo decolonial.

Percursos metodológicos

Os sujeitos da pesquisa são mulheres que prestam serviços remunerados de limpeza doméstica, sem vínculo empregatício – faxineiras ou diaristas, como costumam se identificar. A natureza desse trabalho implica um grande número de deslocamentos para diferentes lugares, enriquecendo suas experiências no que toca a qualidade da mobilidade urbana, principalmente quando as distâncias trabalho-casa alcançam uma escala metropolitana.

Inicialmente, as entrevistadas foram indicadas por amigos e conhecidos. Por telefone, expliquei o objetivo e o formato da pesquisa e, quando houve consentimento, nos encontramos pessoalmente. Havia a expectativa das próprias participantes indicarem outras pessoas, mas muitas delas não conheciam outras mulheres que fossem diaristas, ou o contato repassado não foi possível. Houve situações em que as pessoas indicadas não se sentiram à vontade para participar.

Para cada estudo de caso, fiz uma entrevista guiada com uma interlocutora durante um percurso trabalho-casa, utilizando como estímulo perguntas e temas previamente definidos. A escolha de um percurso cotidiano não foi casual, ele revela muito de suas rotinas: caminhos preferidos ou evitados; lugares de sombra, conforto e descanso; as encomendas de familiares, os itens faltantes na despensa e descontos imperdíveis. Desvela também a relação que cada mulher estabelece com o tempo, que se pauta em uma porção de fatores: o horário das linhas de ônibus; a velocidade em atravessar semáforos, passarelas e

ladeiras; quem espera em casa; as atividades acumuladas da semana; a necessidade de descansar para outra faxina no dia seguinte. Todas essas decisões que condicionam a forma de se mover na cidade, em última instância, dizem sobre quais as demandas urgentes para as políticas de mobilidade. (Inserir imagem 01 no tamanho de uma página inteira. Legenda: Mapa de percursos das narrativas itinerantes, 2016. Fonte: Autora)

A entrevista foi pensada de forma a permitir maior liberdade nas falas de cada mulher, com apenas pequenas intervenções para aprofundar ou conduzir a entrevista para outros temas. O contato sem indicação mais próxima suscita desconfiança e 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. Assim, como uma maneira de deixá-las mais confortáveis, optei por não gravar as entrevistas. Como resultado desses encontros, foram feitos relatos em um caderno de campo, agregando as vivências compartilhadas e minhas impressões sobre o percurso e suas falas – esses relatos chamo de narrativas itinerantes. Ao longo desse texto, cito diretamente trechos delas.

Analisar estudos de caso estruturados a partir dos percursos diários implica necessariamente uma análise multiescalar, que apreenda desde a escala do corpo e do entorno imediato –o que o geógrafo Marcelo Lopes de Souza (2013) chama de *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, com dados quantitativos e bases cartográficas. Estas ferramentas são 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.

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. Nos muitos relatórios produzidos por instituições para subsidiar políticas públicas, essas mulheres são constantemente descritas como sujeitos sem agência. Suas vidas e contextos urbanos são entendidos apenas a partir da falta, da precariedade e do incômodo a ser solucionado. Entretanto, essa perspectiva reproduz o pensamento colonial que ignora a experiência, os conhecimentos e as resistências dos sujeitos estudados, construídas cotidianamente em seus percursos, sozinhos ou com apoio de redes de solidariedade.

A narrativa itinerante como recurso metodológico para estudos de casos, embora não deva ser tomada como representação de uma totalidade, é uma tentativa de expandir o horizonte analítico sobre a cidade. A formação de um novo paradigma da mobilidade dentro das ciências sociais (Sheller e Urry, 2006; Cresswell, 2006) suscitou o uso de diversos métodos móveis para compreender questões urbanas (Ingold e Vergunst 2008; Büscher, Urry e Witchger, 2010; Evans e Jones, 2011). A itinerância aqui sugere uma aproximação da realidade cotidiana de mulheres geralmente alheadas das pesquisas sócio-espaciais e dos debates sobre a produção do espaço urbano. Essa proposta se acerca de uma perspectiva etnográfica, pelo esforço de diálogo com os sujeitos que se pretende compreender e de análises não restrita a mapas, dados estatísticos e questionários.

A conversa surge a partir do contexto que se apresenta, ainda que informada pela teoria: é aberta ao imprevisível. Urpi Uriarte (2012), em seu texto “Podemos todos ser etnógrafos”, insiste que apesar da importância dos conceitos, “a formação etnográfica consiste em nos abriremos para a desestabilização” (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.

Ao me voltar para a vivência dessas mulheres a partir de seus caminhos, 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.

Em campo, diversas questões emergiram das conversas, assim como algumas hipóteses se revelaram bobas. Inicialmente, imaginei que havia pouca agência nas decisões em relação ao transporte e ao trabalho de reprodução – algo que se provou um equívoco frente às táticas empregadas diariamente para diminuir o ônus de um planejamento urbano excludente. Assim, a desestabilização de que fala Uriarte foi necessária para encontrar pontos comuns e particularidades, de modo a construir um panorama sensível da realidade dessas mulheres na cidade.

Colonialidade de gênero e espaços de recusa

A cidade de Belo Horizonte é um caso interessante para observar a mobilidade urbana feminina por se tratar de uma cidade planejada, fundada em 1897. Como aponta Letícia Julião (2011), o plano foi inspirado no espírito higienista do Barão de Haussmann que realizou uma série de demolições e aberturas de vias de grandes proporções em Paris no século XIX e teve suas ideias reproduzidas em menor escala em várias cidades brasileiras nas primeiras décadas do século XX. Travestida de um discurso de modernidade, a construção de Belo Horizonte apagou todo vestígio de ocupação anterior, criando um desenho de vias segundo uma lógica racionalista que desconsiderou o relevo, a história e as precedências do lugar.

Além disso, a determinação de segregar atividades e grupos sociais em regiões distintas impõe uma lógica urbana de espaços marcados pela divisão entre explorados e exploradores, definindo quem pode acessar facilmente serviços e usufruir de infraestruturas. No plano original, havia a previsão de designação de bairros separados para funcionários do governo e outros grupos de trabalhadores (Julião, 2011). A avenida do Contorno, via criada para delimitar a região inicialmente prevista para a ocupação urbana, desenha já em sua inauguração uma linha colonial que hierarquiza corpos e espaços. A lógica das fronteiras permanece sendo replicada na RMBH, agora em contextos mais complexos e menos óbvios. (Inserir imagem 02 na largura do texto. Legenda: Planta Geral da Cidade de Minas, 1895. A Zona Urbana corresponde à área alaranjada, e a Zona Suburbana, à área esverdeada. Fonte: Domínio Público.)

Dalva 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. (Dalva, trecho do caderno de campo, 25.11.15).

Apesar de transitarem por muitos bairros nas casas que realizam faxina, é possível notar conflitos que surgem ao cruzarem as linhas nem sempre visíveis ou nítidas como a Avenida do Contorno ou a divisão administrativa das cidades. As diferenças entre os produtos e serviços disponíveis onde moram e trabalham é notória para todas elas, que, quando podem, usufruem: frequentar parques, praças, *shoppings*, comprar alimentos exóticos, encontrar preços mais baixos. Outro aspecto dessas divisões se evidenciam no desgosto com que relatam o passado de empregadas domésticas “mensalistas”, onde sofriam constantemente com horas extras não contabilizadas, sobreposição de funções e humilhações de empregadores, muitas vezes mulheres brancas, de classe média ou alta.

Ser trabalhadora doméstica remunerada no Brasil significa na maioria das vezes ser mulher e negra⁴. Portanto, analisar a precariedade a que elas estão sujeitas não pode se restringir à discussão sobre desigualdade de renda. É verdade que esta categoria laboral tem o menor rendimento mensal daquelas investigadas pelo IBGE (2014)⁵, entretanto ele é permeado pelo que a filósofa argentina María Lugones define como colonialidade de gênero (2014). A autora utiliza o conceito como uma lente para analisar a sobreposição de diversas opressões vividas por mulheres no contexto latino-americano. A autora coloca o desafio de pensar o ser colonizado para além da imagem construída pelo colonizador e pelas estruturas do capitalismo colonial.

Esses sujeitos existem e habitam um *locus* construído de maneira dupla, em constante tensão. As interlocutoras, ao se deslocarem todos os dias entre centro e periferia da cidade, experienciam essa tensão no próprio corpo, nos *nanoterritórios*, impostas pelas restrições do transporte público, pelos códigos de conduta tolerados nos bairros abastados onde trabalham, pelo medo do assédio nos espaços de espera e caminhada. Ela aponta que estas desigualdades não são incidentais, mas compõem a própria lógica que está imbricada em todas as esferas da vida social, pois “diferentemente da colonização, a colonialidade do gênero ainda está conosco; é o que permanece na intersecção de gênero/classe/raça como construtos centrais do sistema de poder capitalista mundial [...]” (2010, p. 939).

Dinha, de Sabará, conta que em seu primeiro emprego, como babá, ela costumava sair à tardinha para passear pelas ruas do bairro onde trabalhava e morava, antes dos filhos de sua patroa voltarem da escola. Tinha um namorado que conheceu em seus passeios por ali e com quem costumava se encontrar na praça 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. (Dinha, trecho do caderno de campo, 17.09.15).

O trabalho de diarista é marcado por um cotidiano individualizado. Raramente trabalham dois dias seguidos no mesmo endereço, tampouco costumam encontrar outras pessoas nas casas de seus empregadores. Por conta disso, sua organização enquanto coletivo de trabalhadoras tem pouca força. Também a flexibilidade do emprego se revela uma imposição da precarização, uma vez que essas mulheres não conseguem cumprir com jornadas de trabalho rígidas por viverem em periferias e com pouca oferta de serviços públicos, como transporte. Por outro lado, é a flexibilidade de horários de seu trabalho que lhes permite encontrar táticas para garantir o abastecimento da casa e resolver pagamentos e burocracias, maximizando o potencial do espaço urbano disponível. Esse contexto permite que conheçam como poucos as linhas de ônibus, os melhores caminhos, os preços em cada mercado por onde passam. Muitas delas, após o trabalho, fazem circuitos à pé pelo Centro para aproveitar produtos que não existem em seus bairros, como queijo fresco, venenos contra caramujos e produtos de higiene e beleza.

Conforme a colonialidade infiltra cada aspecto da vida pela circulação do poder nos níveis do corpo, do trabalho, da lei, da imposição de tributos, da introdução da propriedade e da expropriação da terra, sua lógica e eficácia são enfrentadas por diferentes pessoas palpáveis cujos corpos, entes relacionais e relações com o mundo espiritual não seguem a lógica do capital. (Lugones, 2014, p. 948).

A autora e ativista negra Bell Hooks (1990), ao contar de sua infância numa pequena cidade estadunidense, fala sobre como “estar na margem é ser parte do todo, mas estar fora do corpo principal” (1990, p. 149)⁶. Ali, a linha colonial que marcava o seu lugar de pertencimento no *todo* era uma linha férrea. De um lado, a vizinhança onde vivia. Do outro, as ruas pavimentadas, os restaurantes onde seus

⁴ Na Pesquisa Mensal de Emprego (IBGE, 2010), 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, aproximadamente 75% do total, “pretos e pardos” (categorias definidas pelo IBGE). Apenas Salvador e Recife apresentaram índices mais altos.

⁵ Na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 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).

vizinhos trabalhavam, mas jamais comiam. A necessidade de transitar entre esses espaços em tensão abre, para hooks, a possibilidade de perceber a margem para além de um lugar de privação: é um lugar de possibilidade radical, um espaço de resistência. Para ela, apenas na margem é possível criar espaços de recusa, ainda não completamente normatizados e dominados, “onde um pode dizer não ao colonizador, não ao opressor” (1990, p. 150)⁷.

Rita, de Ribeirão das Neves, conta que se tornou diarista 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 relatadas. 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, diz 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. (Rita, trecho do caderno de campo, 19.02.16).

Lorena, de Betim, explica 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 da região central. 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. Se um dia não gostar, pode encontrar outra casa para faxinar, sem problemas. Os horários escolhidos por ela própria permite 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. (Lorena, trecho do caderno de campo, 14.01.16).

Nos fins de semana, Jandira, de Ribeirão das Neves, 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”. Ali, plantam para consumo próprio desde árvores frutíferas e hortaliças a culturas de leguminosas. (Jandira, trecho do caderno de campo, 26.02.16).

Conseguir se formar, ainda que adulta, parece permitir escapar ao estigma e ao esforço demandados pelo trabalho doméstico. Assim, embora se mantenham como diaristas, algumas interlocutoras expressam um desejo de mudar de emprego e usam as faxinas para economizar enquanto isso não é possível. Outras, como Jandira, já mais velha e próxima de se aposentar, ocupa o máximo de tempo em sua horta, trabalhando o mínimo possível apenas para garantir o pagamento das contas do mês. Sua horta garante segurança alimentar e é possível apenas por morar na região periurbana da RMBH, nas *margens* de que fala Hooks (1990). Ambas essas experiências, de estudar e plantar na cidade, revelam uma potência de recusa a um lugar subalterno imposto a essas mulheres desde jovens. Ainda que em pequenos gestos individuais ou familiares, elas parecem construir outros modos de vida que não se limitam ao exaustivo esforço físico de limpar casas alheias.

Mobilidades femininas e *nanoterritórios*

No que toca a mobilidade urbana, ainda há poucos dados que considerem desigualdades de gênero. No Brasil, a principal discussão 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 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 e a distribuição de alfinetes e apitos em estações.

⁶ No original: “To be in the margin is to be part of the whole but outside the main body.”

⁷ No original: “[...] where one can say no to the colonizer, no to the downpressor.”

Apesar da discussão incipiente, é possível citar pesquisas importantes em alguns países periféricos da América Latina, África e Ásia. Os temas abordados variam desde o difícil acesso ao transporte motorizado e a serviços (Astrop et al., 1996; Martínez e Santibáñez, 2015; Íñiguez-Rueda e Oliveira, 2017); a prevalência de percursos femininos relacionados ao trabalho de reprodução (Levy, 2013) até a relação entre baixa mobilidade, pobreza e gênero (Jirón, 2007; Salon e Gulyani, 2010). Muitas das questões apontadas nesses trabalhos aparecem nas narrativas das mulheres ouvidas, embora aqui se revelem também possibilidades de agência e autonomia.

Enquanto grupo de mulheres pobres e periféricas, minhas interlocutoras relatam sofrer duplamente. Como mulheres, responsáveis pela maior parte do trabalho de cuidado e reprodução, elas precisam conciliar essa demanda com seu trabalho remunerado de diaristas. Entretanto, o transporte público prioriza rotas e horários que beneficiam as atividades consideradas produtivas e negligencia as atividades de cuidado que essas mulheres realizam. Como moradoras da RMBH, em bairros com pouca infraestrutura, elas são penalizadas pela parca disponibilidade de linhas, paradas de ônibus sombreados e calçadas acessíveis.

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 Origem-Destino (OD) - 2012, pesquisa feita periodicamente que mapeia percursos realizados para orientar políticas de mobilidade. Ela 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 homens. Não há qualquer qualificação deste valor, desde suas causas até sua relação com o acesso ao transporte motorizado ou a divisão de tarefas que determina os objetivos das viagens.

Outro dado importante revelado na Pesquisa OD-2012 é que a maior parte dos deslocamentos feitos 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.

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. Várias interlocutoras evitam o transporte motorizado. Da saída do trabalho até o Centro, onde todas tomam o ônibus para casa, caminham quase sempre. Ali, 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 visual, cruzamentos extensos, falta de pontualidade. A espera consiste em parte significativa da viagem.

O atual sistema BRT de Belo Horizonte, o MOVE, é do tipo tronco-alimentador (SETOP, 2014). 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 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.

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. (Rita, trecho do caderno de campo, 19.02.16).

As restrições 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 material e subjetivamente. A fragilidade do corpo se confronta com a necessidade de andar, ir, vir. Mas a cidade, pensada a partir de macroescalas, falha em observar os *nanoterritórios* e encurtar distâncias para quem o esforço é maior, cria rotas extensas, passarelas, rampas, escadas labirínticas.

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. Quando Jandira, de Ribeirão das Neves, 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 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. A maioria das passageiras são mulheres, várias com sacolas, como nós. 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, às 17h. (Jandira, trecho do caderno de campo, 26.02.16).

Para as mulheres que não vivem na região de Ribeirão das Neves, é possível utilizar apenas os ônibus metropolitanos comuns, ainda não integrados à rede do MOVE. Os ônibus metropolitanos são um pouco diferentes do sistema 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 fronteira 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.

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).

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 discrição 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. Nas paradas, uma rede de relações fica evidente apenas para aqueles acostumados com o ponto de encontro cotidianamente. Ali, passageiros, vendedores ambulantes, perueiros e vendedores de vale-transporte já se conhecem e mantêm um relativo código de ética e afeto.

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).

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. 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. 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. Ao condicionar rotas, horários e disponibilidade de linhas prioritariamente com foco no trabalho produtivo, as políticas de mobilidade impactam negativamente mulheres como Dalva, Dinha, Rita, Lorena, Jandira, Rosa e Teresa. Seus percursos, cheios de pequenas paradas e mudanças de modais, não estão contemplados pela lógica atual e, por essa razão, são mais longos e cansativos.

Espacializar o feminismo decolonial

Caminhar junto a essas mulheres fez emergir uma série de questões que dificilmente apareceriam em uma entrevista estacionária, talvez porque seriam considerados assuntos muito banais para serem mencionados ou por lapsos de memória, comuns quando somos questionados sobre assuntos corriqueiros. Pode ser muito rico explorar métodos móveis para investigar desigualdades e problemas que não estão fixos em um lugar, mas se expandem e deslocam por toda o espaço urbano.

Localizar o trabalho de reprodução como central para a discussão feita aqui possibilitou ampliar o espectro de análise para a além da experiência dos percursos urbanos em si. Uma primeira conclusão é que as dificuldades enfrentadas pelas interlocutoras estão intimamente relacionadas ao gênero e a seu lugar na cidade, evidenciando a importância do conceito de colonialidade de gênero. Como reiterado por vários autores citados e pela análise das narrativas, o trabalho de reprodução em nossa sociedade ainda é visto como responsabilidade feminina e pesa mais sobre mulheres que são pobres, periféricas e migrantes.

A margem de que fala hooks (1990) é um lugar aberto a disputa. Nos percursos e nas falas de minhas interlocutoras, é possível perceber movimentos de resistência e criatividade empreendidos em uma microescala para tornar o cotidiano menos dispendioso em termos de energia, tempo e dinheiro. hooks se reapropria de seus espaços marginais a partir das artes e da literatura. Cada uma dessas mulheres me narram brechas que encontraram pra ressignificar seus lugares “marginais” de diferentes modos e sentidos: através da produção de alimentos, de arranjos familiares, de acordos para caronas e economias na passagem de ônibus. Como ela mesma aponta,

então eu quero assinalar que eu não estou tentando re-inscrever romanticamente a noção de que o espaço de marginalidade onde os oprimidos vivem apartados dos opressores como 'puro'. Eu quero dizer que essas margens têm sido ambos lugares de repressão e de resistência. (hooks, 1990, p. 151)⁸.

Seus corpos, muitas vezes postos em situação de vulnerabilidade, são também um instrumento de força. Parece importante então avançar esse debate sob uma lente analítica que permita compreender a condição periférica dessas mulheres para além da precariedade, mas enquanto potência de transformação e criação de formas alternativas de viração. É preciso, entretanto, questionar como essas resistências individuais podem se transformar em auto-organização e políticas de enfrentamento compartilhadas. Lugones (2014) acredita que o desmantelamento da colonialidade de gênero só seria possível coletivamente, configurando um feminismo decolonial.

Não se resiste sozinha à colonialidade do gênero. Resiste-se a ela desde dentro, de uma forma de compreender o mundo e de viver nele que é compartilhada e que pode compreender os atos de alguém, permitindo assim o reconhecimento. Comunidades, mais que indivíduos, tornam possível o fazer [...]. (Lugones, 2014, p. 949).

Ainda que de maneira incipiente, esse artigo levanta a urgência de espacializar a discussão sobre a colonialidade de gênero e a possibilidade de um feminismo decolonial. As narrativas e relatos que apresento aqui deixam entrever que essas lutas perpassam sempre a materialidade do espaço urbano, em toda sua complexidade de fluxos, apropriações e ocupações. Para tanto, parece que nos cabe continuar o esforço crítico de instigar encontros e fortalecer redes de solidariedade entre mulheres seja nas margens ou nas brechas dos espaços de poder.

Referências

- Astrop, Angela (1996). The urban travel behaviour and constraints of low income households and females in Pune, India. In *National Conference on Women's Travel Issues 2* (pp. 237-288). Baltimore: Federal Highway Administration.
- Büscher, Monika; Urry, John, e Witchger, Katian, eds. (2010). *Mobile methods*. Londres: Routledge.
- Cresswell, Tim (2006). *On the Move: mobility in the modern Western World*. Nueva York: Routledge.
- Costa, Geraldo, e Magalhães, Felipe (2011). 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*, 13(1), 9-25.
- Evans, James, e Jones, Phil (2011). The walking interview: methodology, mobility and place. *Applied Geography*, 31(2), 849-858.
- Governo do Estado de Minas Gerais (2012). *Relatório completo: pesquisa OD-2012*. Belo Horizonte.
- Hooks, Bell (1990). *Yearning: race, gender and cultural politics*. Boston: South End Press.
- Ingold, Tim, e Vergunst, Jo Lee (2008). *Ways of walking: ethnography and practice on foot*. Hampshire: Ashgate.
- Íñiguez-Rueda, Lupicínio, e Pessoa de Oliveira, José Hercílio (2017). La movilidad de las mujeres en la zona sur de São Paulo (Brasil): identificación de los problemas y soluciones desde su punto de vista. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 7(1), 9-29.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE] (2010). *Pesquisa Mensal de Emprego: perfil dos trabalhadores domésticos 2003-2009*. Rio de Janeiro.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE] (2014). *Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira*. Rio de Janeiro.
- Jirón M, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12(29), 173-197.

⁸ No original: "So I want to note that I am not trying to romantically re-inscribe the notion of that space of marginality where the oppressed live apart from their oppressors as 'pure'. I want to say that these margins have been both sites of repression and sites of resistance."

- Julião, Letícia (2011). Sensibilidades e representações urbanas na transferência da Capital de Minas Gerais. *História*, 30(1), 114-147.
- Levy, Caren (2013). Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport. *Environment and Urbanization*, 25(1), 47-63.
- Lugones, María (2014). Rumo a um feminismo descolonial. *Estudos Feministas*, 22(3), 935-952.
- Martínez, Cristhian, e Santibáñez, Natan (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7(1).
- Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas [SEIOP] (2014, Abril 25). *MOVE Metropolitano entra em operação neste sábado*. Acessado em Abril 25, 2019. <https://bit.ly/2vtgpmF>.
- Salon, Debora, e Gulyani, Sumila (2010). Mobility, poverty and gender: travel “choices” of slum residents in Nairobi, Kenya. *Transport Reviews*, 30(5), 641-657.
- Sheller, Mimi, e Urry, John (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38(2), 207-226.
- Souza, Marcelo Lopes de (2013). *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Uriarte, Urpi (2012). Podemos todos ser etnógrafos? Etnografía e narrativas etnográficas urbanas. *Redobra*, 10, 171-189.



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

