

A mobilidade urbana de trabalhadoras domésticas remuneradas em Maceió-AL, Brasil

Júlia de Freitas Correia Lyra

Dissertação de mestrado orientada
pela Prof.^a Doutora Margarida Maria de Araújo Abreu Vilar de Queirós do Vale

Mestrado em Ordenamento do Território e Urbanismo

Janeiro de 2023

A mobilidade urbana de trabalhadoras domésticas remuneradas em Maceió-AL, Brasil

Júlia de Freitas Correia Lyra

Dissertação de mestrado orientada
pela Prof.^a Doutora Margarida Maria de Araújo Abreu Vilar de Queirós do Vale

Mestrado em Ordenamento do Território e Urbanismo

Júri

Presidente: Professor Doutor João Abreu e Silva do Instituto Superior Técnico da
Universidade de Lisboa

Vogais: Professora Doutora Patrícia Alexandra Dias Santos Pedrosa do Departamento
de Engenharia Civil e Arquitetura da Universidade da Beira Interior
Professor Doutor Nuno Manuel Sasserego Marques da Costa do Instituto de
Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa
Professora Doutora Margarida Maria de Araújo Abreu Vilar de Queirós do Vale
do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território e Urbanismo da
Universidade de Lisboa

Janeiro de 2023

RESUMO

Esta investigação parte das narrativas de trabalhadoras domésticas remuneradas na intenção de apreender e analisar suas experiências em mobilidade na cidade de Maceió/AL-Brasil. São discutidos os aspectos que atravessam suas trajetórias, produzindo fluxos e acessos limitados, marcados por deslocamentos que restringem-se às funções do cuidado (remunerado ou não) dentro do eixo casa-trabalho, geralmente distantes um do outro. Através de entrevistas, examina os aspectos operacionais das suas cadeias de viagem e paradas – como o tempo gasto com deslocamentos, os custos e os modos de transporte utilizados –, seus padrões de comportamento – os motivos pelos quais se deslocam e as estratégias adotadas nos trajetos – e suas percepções acerca da mobilidade – quais as sensações que experimentam ao se movimentar e como avaliam as infraestruturas e transportes da cidade. Também traz ao centro o impacto das questões interseccionais de gênero, raça e classe nos seus limitados usos do espaço, discutindo como os encadeamentos do trabalho interferem em suas experiências em mobilidade. A primeira parte da dissertação contempla um resgate histórico do serviço doméstico e uma reflexão teórica acerca da distribuição do trabalho doméstico na estrutura das cidades. A etapa seguinte apresenta uma abordagem territorializada de Maceió com a finalidade de introduzir o contexto temporal e espacial da cidade e da sociedade para, na terceira parte, enquadrar as memórias, percepções e avaliações das entrevistadas no que concerne a seus deslocamentos. Por fim, são esboçadas algumas orientações para políticas públicas em planejamento e gestão da mobilidade que consideram os aspectos elencados nas narrativas das mulheres entrevistadas.

Palavras-chave: mobilidade urbana, trabalhadoras domésticas remuneradas, Maceió-Brasil, trabalho do cuidado, planejamento urbano.

ABSTRACT

This research is based on the narratives of paid domestic workers in order to understand and analyze their mobility experiences in the city of Maceió/AL-Brazil. It discusses the aspects that cross their trajectories and produce limited flows and accesses, marked by displacements that are restricted to the functions of care (paid or unpaid) within the home-work axis, usually far away from each other. Through interviews and structured questionnaires, it examines the operational aspects of their travel chains and stops - such as the time spent commuting, the costs involved and the modes of transportation used -, their behavioral patterns - the reasons they commute, the strategies adopted in their journeys - and their perceptions of mobility - what sensations they experience while moving and how they evaluate the city's infrastructure and transportation. It also brings to the center the impact of intersectional issues of gender, race, and class in their limited uses of space, discussing how the enchainments of work interfere in their mobility experiences. The first part of the dissertation includes a historical review of domestic service and a theoretical reflection on the distribution of domestic work in the city structures. The next stage presents a territorialized approach of Maceió with the purpose of introducing the temporal and spatial context of the city and society for, in the third part, framing the interviewee's memories, perceptions and evaluations regarding their displacements. Finally, some guidelines for public policies in mobility planning and management that consider the aspects raised in the narratives of the interviewed women are outlined.

Keywords: urban mobility, paid domestic workers, Maceió-Brazil, care work, urban planning.

AGRADECIMENTOS

Escrever uma dissertação é percorrer um trajeto extenso, turbulento e transformador. Atravessá-lo é um processo que extrapola as linhas de um texto e que depende fundamentalmente das pessoas que, mesmo a quilômetros de distância, caminham junto nessa passagem. Esse trabalho foi feito por todas essas mãos: mãos que escreveram, que abraçaram, que acariciaram e impulsionaram.

Dentro de casa, essa dissertação começou a nascer. Lá também sempre foi onde encontrei o maior acalanto e incentivo, por isso é por onde começo. Agradeço primeiramente à minha família Lyra e Freitas pelo suporte e afeto nessa e em todas as outras travessias da minha vida; à minha primeira referência de mulher, minha mãe, por todo o amor e também todo o trabalho de cuidado que depositou na nossa criação, na nossa casa, nos nutrindo em todos os sentidos que precisávamos - por isso, sempre serei grata e seguirei lutando para que esses trabalhos sejam reconhecidos e recompensados; ao meu pai, por me apoiar, amar e defender em todos os momentos da minha vida; ao Ninho e ao Peu, por serem o elo que me fortalece e que carrego sempre comigo; à vocês, que são o meu lugar no mundo, meu Norte, minha maior referência e por onde sempre me guio por onde eu vou.

Ao Victor, por ser minha casa, minha companhia, a pessoa que se fez presente ao longo de toda essa viagem e tornou todo o percurso menos solitário. Obrigada pela paciência, pelas conversas e pela troca diária.

Agradeço especialmente às mulheres que construíram comigo esse trabalho.

À Maria, Elena e todas as outras sete mulheres que compartilharam um pouco das suas histórias para essa investigação. Obrigada por confiarem em mim, por marcarem a minha vida e por me ensinarem coisas que vão muito além de uma pesquisa científica.

À Profa. Margarida Queirós, que me orientou na pesquisa e na caminhada, sempre com os melhores conselhos e apontamentos. Sem você, esse trabalho seria outro. Ele é tanto seu quanto meu. Esse ciclo se fecha, mas você continuará orientando o caminho que quero seguir enquanto uma referência, tanto de pesquisadora quanto de mulher.

Às minhas amigas, que são meu espaço seguro de suporte e acolhimento, obrigada por cada conversa.

Agradeço também à Fundação para a Ciência e Tecnologia pela concessão de bolsas de investigação durante o ciclo do mestrado e aos meus orientadores e colegas dos

grupos Laboratório de Paisagens, Património e Território – Lab2PT e Portugal Builds 19_20.

Ao corpo docente do Mestrado em Ordenamento do Território e Urbanismo pelo conhecimento compartilhado e à todos os meus companheiros de mestrado, que dividiram aulas, natais longe de casa e afeto em Portugal.

Por fim, encerro essa trajetória citando Guimarães Rosa, que diz: “*o real não está na saída nem na chegada: ele se dispõe para a gente é no meio da travessia*”. Obrigada por me acompanharem nessa travessia.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
Ponto de partida	1
Quem sou e de onde falo	2
Por que interseccionar trabalho doméstico e mobilidade?	4
Desenho da pesquisa.....	8
1. O QUE O TRABALHO DOMÉSTICO DIZ SOBRE A CIDADE?	11
1.1. Classificação da categoria doméstica: perfil, funções e <i>status</i>	11
1.2. De trabalho escravo a trabalho doméstico remunerado no Brasil: uma visão histórico-espacial.....	14
1.3. A cidade contemporânea e as implicações urbanas da distribuição territorial das trabalhadoras domésticas.....	22
2. PERCORRENDO MACEIÓ.....	27
2.1. Raízes da história urbana de Maceió: território em disputa	29
2.2. Caracterização geográfica, urbanística e social	33
2.3. Entre políticas de mobilidade e a realidade da cidade.....	37
2.3.1. Sistema de mobilidade de Maceió	37
2.3.2. A aplicação prática dos instrumentos de gestão da mobilidade	43
3. O QUE AS TRABALHADORAS DOMÉSTICAS DIZEM SOBRE A MOBILIDADE?	49
3.1. Percursos de Elena, 68 anos, mensalista	51
3.2. Percursos de Maria, 51 anos, diarista.....	58
3.3. Narrativas individuais, perspectivas coletivas: A intersecção das experiências descritas como base para as entrevistas estruturadas.....	67
3.4. Percursos de sete trabalhadoras	76
3.4.1. Percurso metodológico	76
3.4.2. Quem são?	81
3.4.3. Como se deslocam?	85
4. O QUE SUAS EXPERIÊNCIAS DIZEM PARA O PLANEAMENTO URBANO?	94
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	109
APÊNDICE.....	120

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Brasil, Alagoas e Maceió.

Figura 02: Região Metropolitana de Maceió (RMM) com subdivisão entre zona urbana e rural.

Figura 03: Mapa de bairros.

Figura 04: Formação da cidade de Maceió e situação atual.

Figura 05 a e b: Mapa de Maceió em 1902 e esquema das primeiras vias estruturantes.

Figura 06 a e b: Fragmentação entre platô/tabuleiro e planície e a gradual expansão urbana de Maceió.

Figura 07: Mapa de localização das grotas.

Figura 8 a e b: Mapa de distribuição de população negra e mapa de renda familiar (salários mínimos).

Figura 09: Mapa das vias principais e linha férrea.

Figura 10: Regiões da frota de autocarro/ônibus de Maceió divididas por lote e cores.

Figura 11: Áreas de expansão, adensamento e crescimento atual.

Figura 12: Mapa de ciclovias de Maceió.

Figura 13: Sistema Municipal de Mobilidade.

Figura 14: Propostas recentes da Prefeitura de Maceió relativas à mobilidade.

Figura 15 a e b: Relação de escala e distâncias entre as cidades de Atalaia (origem) e Maceió (destino) e, depois, entre Maceió (origem) e Recife (destino).

Figura 16: Esquema dos fluxos migratórios de Elena.

Figura 17 a e b: Esquema de movimentos cotidianos de Elena antes e depois da pandemia.

Figura 18 a e b Relação de escala e distâncias entre as cidades de Joaquim Gomes (origem) e Colônia Leopoldina (destino) e, depois, entre Colônia Leopoldina (origem) e Maceió (destino).

Figura 19: Esquema dos fluxos migratórios de Maria.

Figura 20 a e b: Esquema de movimentos cotidianos de Maria antes e depois da pandemia.

Figura 21: Paralelo entre as experiências urbanas de Maria e Elena.

Figura 22: Rede de contatos

Figura 23: Recortes da plataforma digital desenvolvida pela pesquisa.

Figura 24: Mapa de migrações.

Figura 25: Esquema de motivos para se deslocar e mobilidade do cuidado.

Figura 26: Mapa da relação entre local de moradia e trabalho.

Figuras 27 a e b: Gráficos de avaliação dos transportes e infraestruturas em mobilidade.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

FGTS – Fundo de Garantia do Tempo de Serviço

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

OIT – Organização Internacional do Trabalho

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana

PDMM – Plano Diretor Municipal

SIMM – Sistema Integrado de Mobilidade de Maceió

Todos os dias, em todo lugar, milhares de mulheres negras, racializadas, “abrem” a cidade. Elas limpam os espaços de que o patriarcado e o capitalismo neoliberal precisam para funcionar. (...) Geralmente, viajam por longas horas de manhã cedo ou tarde da noite. Um segundo grupo de mulheres racializadas, que compartilha com o primeiro uma interseção entre classe, raça e gênero, vai às casas da classe média para cozinhar, limpar, cuidar das crianças e das pessoas idosas para que aquelas que as empregam possam trabalhar, praticar esporte e fazer compras nos lugares que foram limpos pelo primeiro grupo de mulheres racializadas. No momento em que a cidade “abre”, nas grandes metrópoles do mundo, mulheres e homens correm pelas ruas, entram nas academias, salas de yoga ou meditação. (...) Chega então a hora em que as mulheres negras e racializadas tentam encontrar um lugar no transporte público para seus corpos exauridos. Elas cochilam assim que se sentam, seu cansaço é visível para aquelas que querem vê-lo. (...). As mulheres negras e racializadas podem circular na cidade, mas unicamente como presença fantasmagórica (Vergés, 2020).

INTRODUÇÃO

Ponto de partida

Este trabalho parte de uma inquietação que começa dentro de casa anos atrás. Parte inicialmente de uma observação empírica e pessoal das vivências das mulheres que marcaram e transitaram no cotidiano. Parte das conversas sem pretensão, que evidenciavam o abismo que separava, ao mesmo tempo que compartilhava de um elo que unia intensamente. Esse trabalho é fruto de uma indignação diante das dessemelhanças de onde se partia e muito provavelmente de onde se chegaria ao longo da vida. Por isso, essa pesquisa começa e termina pela memória dessas mulheres, ainda que narrada pela perspectiva das mulheres da vida de outras pessoas.

Foi o olhar atento a esses quotidianos que levou a conjectura de que as trabalhadoras domésticas, no exercício do seu trabalho cotidiano (em sentido amplo), eram *mulheres em trânsito*, experimentam um dia-a-dia urbano limitado e exaustivo: realizavam longos trajetos diários, viviam nas periferias e realizavam movimentos pendulares para a cidade em direção à oferta de emprego doméstico, executam funções vinculadas ao trabalho reprodutivo e, por serem em sua maioria pretas e pobres, vivenciam quotidianamente o racismo, sexismo e classismo. De tal maneira, essas experiências urbanas estão vinculadas quase exclusivamente aos deslocamentos situados dentro do eixo casa-trabalho, com o predomínio da realização de atividades obrigatórias (trabalho remunerado e não remunerado) em detrimento às atividades de lazer e recreação pessoal.

Nesse sentido, parece coerente enquanto arquiteta e urbanista começar a olhar para essas existências a partir de seus fluxos pela cidade, construindo uma pesquisa com enfoque nas *ligações* - ou a ausência delas - e nos pontos de paragem desses deslocamentos quotidianos de casa-trabalho-obrigações-lazer. Essa dissertação se constrói na intenção de que, ao introduzir as demandas das trabalhadoras domésticas, possa sugerir soluções de acessibilidade geográfica que se estendem também para outros grupos sociais em situações semelhantes que podem encontrar nos deslocamentos um caminho para uma maior inclusão social (Montoya-Robledo, Escovar-Álvarez, 2020). Assim, é partindo do olhar para a mobilidade urbana das trabalhadoras domésticas de Maceió-AL/Brasil a partir de diferentes escalas - as micro geografias dos movimentos dos corpos no espaço local (escala local) às deslocamentos pendulares (escala regional) - que a pesquisa busca fornecer pistas sobre como esse

grupo de mulheres em situação de precariedade é impactado pela incapacidade dos transportes públicos em dar respostas adequadas e inclusivas, sobretudo em periferias urbanas, demonstrando que o planejamento dos transportes urbanos e da cidade está muitas vezes a falhar nas respostas a esta e outras populações desfavorecidas.

Quem sou e de onde falo

A pesquisa situa-se na intersecção de um conjunto de posições: primeiramente a posição social de mulher, que nos faz inevitavelmente experienciar situações e, conseqüentemente, sensações distintas dos homens; depois, a posição de feminista, que nos conduz quotidianamente a contestar essas distinções provenientes da socialização desigual dos géneros; a posição funcional de arquiteta e urbanista e mestranda em Ordenamento do Território e Urbanismo, que conduz tecnicamente o estudo científico aqui desenvolvido; e, por fim, a posição de privilégio, que determina onde nos situamos no contexto do trabalho doméstico e de onde desponta a perspectiva aqui apresentada sobre o mesmo – um olhar que parte inicialmente da relação pessoal com as trabalhadoras da casa de pais e avós no lugar de “filha ou neta da patroa”.

Dentre essas posições, que são indissociáveis da forma com que enxergamos as realidades observadas, a posição que *escolhemos* adotar nessa investigação é a de *outsider within*¹ (Wilkinson, Eacott, 2013), pois é preciso explicitar o lugar de onde é falado para revelar a quem lê como as trajetórias individuais se cruzam com a trajetória da pesquisa². A investigação tem um caráter bastante pessoal e, ao assumirmos um papel na construção escrita dessas histórias, geralmente omitidas nos estudos urbanos, buscamos abrir espaço para incorporar conhecimentos técnicos de formação de base a elementos de observação empírica dessas realidades que são familiares desde a infância. Mais que isso, situar-nos foi fundamental para refletir sobre a perspectiva teórica e a estratégia metodológica que deveriam ser adotadas no trabalho para

¹ Jane Wilkinson e Scott Eacott (2013) partem de Pierre Bourdieu – com sua maneira de trabalhar tanto *com* quanto *dentro* de seus conceitos - para defenderem a importância dos registros “auto-etnográficos”, incluindo a perspectiva individual de pesquisadores/as no processo de registro de campo. Sugerem, portanto, que nos apropriemos da posição de “forasteiros” em que nos encontramos como um meio para interrogar reflexivamente as nossas práticas e posições críticas como acadêmicos brancos e privilegiados (Wilkinson, Eacott, 2013).

² Existe aqui uma forte preocupação em garantir alguma contrapartida a essas “nativas informantes” como forma de retribuir sua colaboração com a pesquisa, pois há um cuidado em evitar que as mesmas se sintam usadas. Para assegurar uma situação de equilíbrio entre as partes envolvidas, serão abordadas no capítulo 03 desse trabalho as estratégias de compensação encontradas em conjunto com as interlocutoras da pesquisa.

posicionar as trabalhadoras entrevistadas enquanto sujeitas protagonistas de suas próprias histórias.

O esforço contínuo e cuidadoso de interseccionar os relatos dessas vivências “marginalizadas” se encaixa no percurso acadêmico trilhado, que abordou sobretudo as desigualdades expressas em contextos urbanos. Após a conclusão do Trabalho Final de Graduação intitulado “(Im)permanências e (in)seguranças da mulher na cidade”, que buscou analisar as ocupações dos espaços públicos a partir das experiências das mulheres no bairro da Jatiúca, em Maceió/AL-Brasil, ficou ainda mais evidente que além das distinções entre as realidades quotidianas urbanas de homens e mulheres há também uma significativa diferença das vivências entre as próprias mulheres.

Logo após a conclusão do curso, ainda sob efeito dessas provocações e inquietudes, a mudança para Portugal fortaleceu o desejo de prosseguir na área de investigação, agora no mestrado em Ordenamento do Território e Urbanismo. Construir uma forma de pensar a cidade a partir de um olhar interseccional³ fomentou o interesse em dar continuidade à investigação na temática, mas sob um recorte distinto. Seria necessário incorporar novas sujeitas nesse pensar a cidade, incluindo novos contornos territoriais e sociais e, de maneira mais expressiva, as dimensões de gênero, raça e classe. Foi quando houve o cruzamento em sala de aula com a orientadora dessa pesquisa, que passou a caminhar junta tanto individualmente quanto em experiências coletivas – como aluna ou em atividades pontuais de seu grupo de investigação, o *Coletivo Aleph*.

A discussão teórica e instrumental do mestrado forneceu ainda mais ferramentas para construir e operacionalizar a pesquisa, que encontrou no viés da mobilidade urbana – tanto no sentido social quanto técnico – o direcionamento necessário para o trabalho que se pretendia desenvolver. O somatório de todas essas forças - a experiência da Margarida nos estudos de gênero na geografia, as reflexões de pesquisas anteriores e ao aparato teórico e prático fornecido em unidades curriculares da licenciatura e do

³ A noção de interseccionalidade foi apresentada por Kimberlé Crenshaw através da publicação “*Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics and Violence Against Women of Color*” (Crenshaw, 1991) e trata-se de compreender como a realidade é atravessada por questões múltiplas como racismo, gênero e classe social, não enquanto elementos individuais, mas embutidos e fundidos nas experiências individuais de cada pessoa. Como bem coloca Heleieth Saffioti, “uma pessoa não é discriminada por ser mulher, trabalhadora e negra. Efetivamente, uma mulher não é duplamente discriminada, porque, além de mulher, é ainda uma trabalhadora assalariada. Ou, ainda, não é triplamente discriminada. Não se trata de variáveis quantitativas, mensuráveis, mas sim de determinações, de qualidades, que tornam a situação destas mulheres muito mais complexa” (Saffioti, 2015, p. 122-123).

mestrado – resultou na elaboração dessa investigação, que é tanto nossa quanto de todas essas outras mãos que a construíram.

Por que interseccionar trabalho doméstico e mobilidade?

Defender a escolha da temática dentro do ordenamento do território e urbanismo é um desafio particular, porque há a disseminação de uma falsa neutralidade do planeamento dos transportes e, por vezes, há também uma negação por parte da academia da importância da inclusão das categorias de análise de género, raça e classe no pensar o espaço urbano. Estudar a mobilidade urbana das trabalhadoras domésticas significa incorporar o papel da geografia e do urbanismo na representação das desigualdades embutidas nas vivências de mulheres em situação de precariedade, especialmente na escolha dos modos de transportes, questionando a equivocada impressão de igualdade nos deslocamentos.

Inicialmente é fundamental reconhecer que, se “desde sempre (e por todo o lado), os lugares e papéis sociais de homens e mulheres foram concebidos de forma diferente” (Frias, 2006, p. 250), as dessemelhanças no deslocar entre homens e entre as diferentes mulheres também devem ser enfatizadas⁴, pois não se dão unicamente por fatores individuais de gosto e escolha, mas perpassam atravessamentos corporificados de geração, raça, classe, género, entre outros aspectos, que estão vinculados também à segregação territorial resultante das desigualdades entre diferentes áreas urbanas. A ênfase nesses marcadores sociais da diferença dentro dos estudos de mobilidade possibilita a identificação dos grupos sociais marginalizados, que tendem a ser os mais impactados com a ineficiência do sistema de transportes e, portanto, devem nortear de maneira prioritária as ações e investimentos em melhorias.

Rosenbloom (1978) defende que é preciso incorporar nas pesquisas de comportamento de viagem variáveis que representem as figuras que ela intitula como “passageiras/os não-neutras/os” – sobretudo mulheres, mães, donas de casa, aposentadas, crianças e/ou idosas – pois grande parte delas desconsideram viagens

⁴ Isso se dá sobretudo porque “as pessoas, mulheres e homens, têm diferentes prioridades e as desigualdades em sociedade (mercado de trabalho e de habitação, condições de vida e de saúde, acesso a bens e serviços e transportes, poder de decisão), mostram que a igualdade não é avaliada correctamente e as desigualdades persistem porque é difícil mudar culturas e formas habituais de fazer planeamento. Os territórios reforçam a identidade mas podem igualmente alienar e discriminar, por isso, ordenar o território implica reconhecer que a perspectiva de género é fundamental para incorporar no processo de planeamento” (Queirós, et. al., 2010, p. 10).

que não são relativas ao trabalho, que fogem dos horários de pico e que envolvem modos não-motorizados, por exemplo⁵. Para Law (1999), a incorporação da categoria analítica de gênero na mobilidade deve ser central, sobretudo porque as experiências cotidianas nos deslocamentos são atravessadas por aspectos generificados – como o acesso desigual a recursos (informações, tempo, habilidades e tecnologias) e a organização desigual do ambiente construído (uso do solo, infraestrutura, serviços e espaços públicos). Esses códigos vinculados à divisão de tarefas e atividades produzem, segundo a autora, variações nas escolhas (demandas de viagem e modos de transporte), comportamentos (propósitos, tempos, distâncias e durações, rotas, etc), percepções e experiências em mobilidade.

Essas relações assimétricas entre homens e mulheres já vem sendo discutidas há décadas nas áreas da geografia e planejamento urbano (Hayden, 1980; Calió, 1997; McDowell, 1999; Gonzaga, 2011; Ramón, 2014; Tavares, 2015; Muxí, 2018). Dentro dos estudos em mobilidade, diversas pesquisas (Rosenbloom, 1978; Kwan, 1998; Law, 1999; Madariaga, 2009) e grupos de investigação (*GenMob*, *Collective Punt-6*, entre outros) tem se aprofundado nas epistemologias e metodologias que trazem as especificidades de gênero ao centro do debate, ampliando o olhar sobre os transportes para incluir os deslocamentos que fogem às lógicas produtivas. A partir da intersecção entre mobilidade e gênero, há ainda um conjunto extenso de estudos sensíveis às singularidades e diferenças das experiências entre as mulheres, que se afinam em recortes ainda mais específicos, como as questões envolvidas em diferentes trajetos – pedonais (Siqueira, 2015), cicláveis (Harkot, 2018) ou noturnos (Nocturnes, 2017), por exemplo – ou diferentes perfis sociais – como é o caso das trabalhadoras domésticas remuneradas (Goldstein, 2003; Soratto, 2006; Baptista, 2011; Wilks, 2021).

No caso brasileiro, para uma análise multidimensional do território pessoal desse grupo seria necessário tornar visível, para além do gênero, as dimensões raciais, coloniais e de classe, pois as categorias “mulheres” e “trabalho doméstico” não se expressam da mesma forma em contextos diferentes e também são atravessadas por outros marcadores. Alguns trabalhos em mobilidade urbana sob a perspectiva racial no Brasil (Sant’ana, 2006; Santini, et al., 2021) introduzem elementos centrais na diferenciação da mobilidade de populações brancas, como:

(...) os territórios; distâncias; perigo no traslado urbano; maior ou menor vulnerabilidade a episódios racistas; valores das tarifas e suas

⁵ De acordo com a autora, “because of the nature of urban travel surveys, we know little about the non-worktrip, the non-peak trip and the non-vehicular trip. In large measure the people whose behavior we know so little about are women - suburban housewives, mothers chauffeuring children, retired and elderly women” (Rosenbloom, 1978, pp. 349-350).

dimensões técnicas; abordagens policiais; roubos e homicídios banais; estereótipos, autoestima e ocupação do espaço; distinção territorial de infraestrutura; propriedade de automóveis individuais e morte por causas externas envolvendo trânsito. A população negra ocupa posições desfavoráveis na mobilidade como um todo (Santarém, 2021, p. 46).

Ao trabalhar com a mobilidade sob o recorte desse grupo social busca-se, a grosso modo, representar a realidade de inúmeras sujeitas que vivem maioritariamente em periferias, ainda que com suas particularidades. Pressupõe-se aqui que esse grupo de mulheres lida com a impossibilidade ou limitação na escolha de transportes, que é resultado da estrutura da cidade atual e do funcionamento do sistema de mobilidade, uma vez que o arranjo dos transportes e a distribuição desigual de populações no território urbano tornam-se obstáculos à conexão das trabalhadoras domésticas e seus locais de trabalho. Essa limitação de opções de transporte pode conduzir a oportunidades limitadas e maior exclusão social, demonstrando ainda que o planeamento urbano apresenta lacunas em considerar pelo menos cinco necessidades urbanas essenciais: i) capacidade financeira e poder de escolha; ii) acessibilidade da rede de transportes; iii) sustentabilidade económica e ambiental; iv) segurança; e v) acesso ao lazer. Todas elas reforçam a necessidade da busca por uma maior inserção da abordagem interseccional no planeamento e na gestão dos transportes.

Ao centrar nos deslocamentos quotidianos das trabalhadoras domésticas, a tese busca ampliar a carente produção bibliográfica que relaciona a vivência urbana da mulher trabalhadora doméstica com o espaço geográfico e, nesse sentido, a discussão torna-se importante para o urbanismo, o planeamento e as políticas públicas de mobilidade, de igualdade e de não discriminação. Em outras palavras, esta investigação fornece subsídios para auxiliar o entendimento de uma realidade particular que engloba necessidades específicas que passam por um planeamento a diferentes escalas: regional (movimentos pendulares), nível local (quotidiano) e no âmbito urbano-metropolitano.

O contributo dessa investigação, por mais humilde que seja, pode servir antes de mais ao futuro Plano de Mobilidade de Maceió ao incorporar o olhar de pessoas “invisíveis”, com rendas baixas, falta de instrução e de oportunidades para a construção de um sistema de mobilidade justo, mesmo que ele custe mais ao erário público, pois é um imperativo social. Enquanto produto de uma pesquisa desenvolvida ao longo de dois anos, a dissertação também visa servir como suporte para elaboração de novas políticas públicas em mobilidade que sejam realmente inclusivas, equitativas e justas, seguindo os princípios das políticas urbanas já consolidadas, nomeadamente: i) *Europe 2020*

Strategy, que aborda a inclusão de mulheres e homens no mercado de trabalho; ii) *European Pact for Gender Equality (2011-2020)*, que busca um balanço entre vida cotidiana e trabalho, de modo a promover a igualdade de oportunidades para homens e mulheres (EIGE, 2013); iii) *New Urban Agenda*, que busca um planeamento direcionado às demandas de mobilidade das mulheres e que reconhece suas contribuições com os trabalhos reprodutivos, de cuidados com terceiros e com a casa; e iv) *2030 Agenda*, que aborda dentre seus objetivos a redução das desigualdades, a equidade de género e a busca pelo trabalho decente. Além disso, busca sensibilizar as pessoas que trabalham em OT e em planeamento urbano para promoverem políticas que integrem aspetos sensíveis ao género, atendendo às demandas específicas das mulheres, sobretudo aquelas em situação de desfavorecimento social em virtude do estatuto social, cor da pele, condição migrante, etc.

Assim, os resultados obtidos buscam fornecer subsídios para propostas de ações integradas em mobilidade, como Planos Diretores Municipais, Planos de Mobilidade, e demais planos estratégicos e Instrumentos de Gestão Territorial, reconhecendo também que estas preocupações devem nortear toda a atividade de planeamento territorial à escala urbana. Pretende sobretudo aprender com a experiência teórica e prática da orientadora da pesquisa⁶ na tentativa encontrar caminhos possíveis para uma mobilidade alinhada aos princípios dos direitos humanos e do “direito à cidade” (Lefebvre, 2001).

Apesar de abordar também aspectos subjetivos, o tema finca sobretudo no território, espacializando registros da mobilidade urbana coletados a partir do encontro de metodologias qualitativas. Admite-se, através dessa abordagem, que é indissociável abordar os elementos subjetivos da percepção humana dos elementos fixos (de permanência, como moradia e trabalho) e dos fluxos (transportes, trajetos e movimentos pendulares), acrescentando, ainda, os aspectos socioculturais e económicos.

⁶ Destaca-se aqui sua produção de conhecimento sobre políticas públicas que inter-relacionam mobilidade, género e interseccionalidade, nomeadamente publicações como o “Guia para o combate à discriminação nos Municípios: Planear para todos e todas, planear a diversidade” (Queirós, et. al., 2010), o capítulo intitulado “Auditorias de Género” do livro “Metodologias de avaliação de políticas públicas” (Ferrão & Paixão, 2018) e o artigo “*Planning mobility in Portugal with a gender perspective*” (Queirós & Costa, 2020).

Desenho da pesquisa

A pesquisa se estruturou inicialmente à volta da pergunta “quais são os padrões de deslocamento das trabalhadoras domésticas em Maceió-AL/Brasil?” para tentar demonstrar que essas mulheres fazem parte de um dos grupos que mais sofrem com a limitação dos sistemas de mobilidade, realizando longos e fragmentados deslocamentos cotidianos. Essa pergunta central leva, ainda, a outros questionamentos, dentre eles: i) quais os modos de transporte que elas utilizam?; ii) quanto tempo é despendido nesses deslocamentos?; iii) como elas percebem suas experiências em mobilidade?; iv) que fatores influenciam na “escolha” dos modos de transporte adotados?; v) quais os desafios que elas enfrentam nos percursos?; e vii) em suas visões, o que poderia ser melhorado?. Logo, o objetivo geral do estudo é analisar a mobilidade urbana das trabalhadoras domésticas de Maceió/AL – Brasil a partir de suas narrativas, recolhidas por meio de entrevistas abertas e estruturadas. Para alcançá-lo, os objetivos específicos orientam-se no sentido de: (1) revisar teoricamente a relação entre trabalho doméstico, espaço urbano e mobilidade; (2) recolher documentos, trabalhos científicos, dados estatísticos e legislações urbanas referentes às trabalhadoras domésticas na cidade em estudo; (3) entrevistar trabalhadoras domésticas, identificando os padrões de deslocamento em suas cadeias de viagem/paradas, seus padrões de comportamento, motivos de deslocamentos, tempo gasto (horas) e custos de viagem; e (4) esboçar orientações em mobilidade urbana para políticas públicas que considerem a perspectiva interseccional, nomeadamente das empregadas domésticas.

A rota metodológica dessa pesquisa reúne uma abordagem qualitativa que busca produzir uma noção geográfica e social da mobilidade urbana das empregadas domésticas na cidade em estudo. Para melhor orientar quem lê, sua escrita organiza-se em quatro capítulos principais, que seguiram as etapas metodológicas previstas no estudo.

O capítulo 01, intitulado “*O que o trabalho doméstico diz sobre a cidade?*”, reúne pressupostos e concepções iniciais sobre a correlação entre o trabalho doméstico e o espaço urbano, com enfoque na mobilidade, a partir de diferentes fontes e perspectivas. Por quase não possuir informação primária sobre o tema, o capítulo utiliza-se da informação secundária de trabalhos de investigação para promover, posteriormente,

uma triangulação das informações⁷. O objetivo nesse primeiro momento é, através das pesquisas científicas disponíveis e também de uma visão situada, construir um raciocínio sobre como o trabalho doméstico se distribui na estrutura das cidades, interconectando essas diferentes perspectivas para construir a narrativa em um esforço em abranger a complexidade dessa relação que se faz no (e com) o urbano. O capítulo tem como base um resgate histórico do trabalho doméstico e uma reflexão teórica de uma perspectiva geral para produzir reflexões sobre o que se julgam ser os principais pontos que viriam nortear as entrevistas dessa pesquisa.

O segundo capítulo, “*Percorrendo Maceió*”, começa a adentrar precisamente na cidade em estudo ao apresentar sua caracterização histórica, geográfica, urbanística e social. Começa por desenvolver o entrelaçamento das origens do trabalho doméstico e das primeiras formações urbanas de Maceió, percorrendo sobre seu processo de crescimento e expansão, até chegar na atualidade. Por fim, incorpora uma análise dos tópicos relativos à mobilidade nos Instrumentos de Gestão Territorial vigentes, contrapondo-os com a realidade de Maceió hoje.

Considerando que é praticamente inexistente o acervo de documentos legais, trabalhos científicos e dados estatísticos que mencionam especificamente a situação das trabalhadoras domésticas na cidade, o capítulo 03 aborda “*O que as trabalhadoras domésticas dizem sobre suas trajetórias?*” a partir do registro de seus relatos. Em um primeiro momento, são abordadas as falas de duas trabalhadoras domésticas, que conduzem a uma imersão em suas mobilidades como forma de ilustrar alguns dos principais elementos constituintes de suas vivências urbanas. Depois, é apresentada a análise dessas entrevistas e discutido como os pontos elencados em suas narrativas forneceram subsídios para a elaboração de entrevistas estruturadas subsequentes. Os perfis das mulheres entrevistadas são introduzidos no quarto tópico do capítulo, revelando parte dos resultados obtidos nas entrevistas estruturadas e apresentando a sintetização das informações obtidas – como se dão suas trajetórias em mobilidade, os motivos de suas deslocamentos, o tempo gasto em viagens, os custos embutidos, os modos de transportes utilizados, os comportamentos e sensações, ou seja, seus padrões de deslocamento (Queirós, et. al., 2016).

⁷ A pesquisa tem caráter exploratório e, dado o curto prazo de elaboração de uma dissertação de mestrado, seria inviável ampliar a amostra de modo a corresponder os critérios exigidos a um trabalho quantitativo. O uso da triangulação de distintas fontes e métodos mistos, prática usualmente adotada nas ciências sociais, tem intenção de assegurar a veracidade dos resultados apresentados pelo estudo, além de ser fundamental em casos de ausência de dados desagregados por gênero e raça

Os pontos de pesquisa e análise, que são construídos com base na discussão do terceiro capítulo, são os mesmos que conduzem as entrevistas, subdividindo-se em: (1) perfil (pessoal e sociofamiliar), onde são identificadas as características das interlocutoras e seus contextos familiares, econômicos e sociais; (2) moradia, que desenvolve as relações com o local de residência e as condições urbanas do contexto socioespacial em que se inserem; (3) trabalho doméstico remunerado, onde incorporamos os aspectos relativos ao trabalho, desde sua localização às questões legais envolvidas; e (4) mobilidade urbana (cadeias de viagem e paradas, transformações decorrentes da pandemia e características percebidas), que apresentam precisamente os dados sobre os deslocamentos realizados suas percepções individuais.

A etapa de fechamento da pesquisa é enquadrada no capítulo 04, “*O que essas experiências dizem para o planejamento urbano?*”, que discute reflexões em mobilidade urbana para políticas públicas que considerem demandas interseccionais, nomeadamente das empregadas domésticas, subdivididas em cinco categorias centrais: i) gestão; ii) uso e ocupação do solo; iii) regulamentação; iv) infraestrutura; e v) transportes.

Acredita-se aqui que é desse trabalho conjunto, formulado em múltiplas fases e por múltiplas mãos e vozes, que podemos começar a desenvolver uma ideia do que significaria, então, ser trabalhadora doméstica na cidade. Procuramos começar a entender essa história juntamente com os olhares de outras mulheres, trabalhadoras e pesquisadoras no capítulo inaugural dessa investigação, que pretende demonstrar como o trabalho doméstico se organiza do ponto de vista histórico e espacial, sobretudo nas cidades brasileiras.

1. O QUE O TRABALHO DOMÉSTICO DIZ SOBRE A CIDADE?

“Como criança, eu via o seu trabalho; mais tarde, como feminista, eu aprendi a enxergar a sua luta” (Federici, 2019, p. 18). É o que diz Silvia Federici sobre sua mãe, mas que poderia igualmente ser utilizada para se referir ao olhar para as trabalhadoras domésticas remuneradas, também mulheres, no exercício de suas atividades voltadas para a reprodução⁸. Para Silvia, falar de trabalho doméstico é crucial para definir a exploração das mulheres na sociedade capitalista, porque “a desvalorização do trabalho reprodutivo tem sido um dos pilares da acumulação de capital e da exploração capitalista do trabalho das mulheres” (Federici, 2019, p. 32), mesmo que essa laboração – remunerada ou não – contribua para a produção da força de trabalho e da produção do capital na medida em que possibilita que outras pessoas, mulheres e homens, realizem todas as outras formas de produção necessárias à sociedade. Antes de entrarmos na discussão, é preciso definir o que consideramos trabalho doméstico remunerado. Depois, partiremos desse olhar para construir historicamente a posição de exploração sob a qual foram submetidas as mulheres – sobretudo negras e de baixa renda – na sociedade brasileira, para começar a compreender qual é a intersecção entre o emprego doméstico e cidade.

1.1. Classificação da categoria doméstica: perfil, funções e *status*

De acordo com a Organização Internacional do Trabalho, o trabalho doméstico enquanto categoria profissional é aquele “realizado por uma pessoa, no âmbito de um domicílio que não seja o de sua unidade familiar, e pelo qual se recebe uma remuneração” (OIT, 2011, p. 9). A definição de empregado doméstico segundo o artigo 3º do Decreto Lei nº 71.885 de 09 de março de 1973 consiste em “aquele que presta serviço de natureza contínua e de finalidade não lucrativa à pessoa ou à família, no âmbito residencial destas”. Por outro lado, a Classificação Brasileira de Ocupações –

⁸ Silvia Federici coloca a reprodução como “o complexo de atividades e relações por meio das quais nossa vida e nosso trabalho são reconstituídos diariamente” (Federici, 2019, p. 20). Para Judith Santos, é necessário “redimensionar os estigmas a respeito do trabalho doméstico como atividade reprodutiva e, conseqüentemente, incluí-lo no rol das produtivas e, com base nisso, fortalecer o reconhecimento social da categoria” (Santos, 2010, p. 41), pois, segundo Karl Marx, “a utilização da força de trabalho é o próprio trabalho. O comprador da força de trabalho a consome ao fazer trabalhar o vendedor dela” (Marx, 1988, p.142 *apud* Santos 2010, p. 41). Nesse sentido, para algumas autoras, a reprodução mistura-se com a produção quando é considerada uma atividade econômica geradora de lucros provenientes do trabalho em si, uma vez que é responsável por garantir a disponibilidade de tempo e liberdade para os patrões exercerem suas profissões no mercado de trabalho.

CBO define diaristas como “empregadas domésticas para serviços gerais em tempo parcial” e discriminam que as trabalhadoras domésticas:

Preparam refeições e prestam assistência às pessoas, cuidam de peças do vestuário como roupas e sapatos e colaboram na administração da casa, conforme orientações recebidas. Fazem arrumação ou faxina e podem cuidar de plantas do ambiente interno e de animais domésticos⁹.

Se estas profissionais deveriam ser, durante seu período laboral, responsáveis apenas pela manutenção da limpeza e organização doméstica das casas em que trabalham, acabam acumulando um número extenso de funções que, por vezes, fogem daquelas previstas para o setor. Na prática, as definições jurídicas pouco precisas de suas funções resultam nesse acúmulo de tarefas variadas – que perpassam serviços de limpeza, arrumação, cozinha, cuidado com o vestuário, cuidado de crianças, idosos, pessoas com deficiências, animais, entre outras atividades –, ainda que seus contratos individuais descrevam afazeres pontuais através de acordo mútuo entre as partes envolvidas. A ausência de fiscalização do trabalho realizado no âmbito privado da casa torna ainda mais maleável e impreciso o limite do exercício de suas obrigações, levando-as a jornadas extensas com atividades não aplicáveis à profissão. Assim, além das limitações burocráticas e financeiras envolvidas, as “ambiguidades afetivas” (Goldstein, 2003) das relações no ambiente de trabalho são também barreiras para que as profissionais reivindiquem os direitos que não estão lhes sendo assegurados, sobretudo quando a exploração apresenta-se de forma sutil e pouco mensurável.

Apesar das definições legais, a utilização popular do termo “empregada doméstica” no país é muitas vezes pejorativa, levando à sua substituição em contextos específicos para evitar uma possível hostilidade e minimizar desconfortos – “a secretária/menina que trabalha lá em casa”, “as tias da limpeza” entre outros. Isso posto, como forma de reivindicar a utilização de um termo fingidamente neutral, será utilizada a denominação “trabalhadoras domésticas” para referir-se àquelas que exercem trabalho doméstico remunerado em contexto profissional, seguindo duas intenções: i) de adotar o termo no feminino, em decorrência da feminização no setor e, principalmente, para demarcar a variante de gênero como categoria analítica do trabalho doméstico; e ii) não adotar o termo “empregada”, uma vez que esse remete a contextos de ausência de reconhecimento profissional, de servidão e de caráter muitas vezes depreciativo (Santos, 2010, p. 13).

⁹ Disponível em: <<https://www.ocupacoes.com.br/cbo-mte/512105-empregado-domestico-nos-servicos-gerais>> Acesso em: 02 de janeiro de 2022.

O público feminino representa mais de 80% da mão-de-obra do serviço doméstico no mundo (OIT, 2013) e no Brasil representa mais de seis milhões de pessoas, sendo 92% mulheres e, dentre essas, mais de 63% negras (PNAD, 2016). Dentre as mulheres ocupadas no país, 14,6% trabalham com serviços domésticos remunerados (PNAD, 2018), enquanto o público masculino no setor representa menos de 1% do total de homens brasileiros ocupados. Os números ilustram a feminização desse mercado de trabalho, composto por uma população predominantemente vulnerável: mulheres, geralmente negras ou mestiças, com baixa escolaridade¹⁰, oriundas de famílias pobres, migrantes (IBGE, 2015), cujo trabalho subvalorizado é muitas vezes marcado pela informalidade – apenas 28,6% das trabalhadoras tem carteira de trabalho assinada (PNAD, 2018) –, exclusão de benefícios sociais, direitos e estigmatização do trabalho que realizam. Nos últimos anos, observa-se ainda uma tendência de mudança no perfil das trabalhadoras, especialmente o envelhecimento do setor¹¹, o aumento da escolaridade das profissionais mais jovens – mesmo que ainda permaneça baixa – e ampliação do número de diaristas em detrimento das mensalistas (PNAD, 2018).

A configuração atual do trabalho doméstico tem profundas raízes coloniais. No Brasil, “(...) muitos aspectos da reprodução da sua força de trabalho – e, por conseguinte, de seu processo de urbanização – derivem de suas origens escravistas. O trabalho assalariado doméstico é um dos exemplos deste fenômeno” (Brandão, 2019, p. 105). Isso não quer dizer que a existência do emprego doméstico no mundo se deva unicamente à escravidão, porque como afirma Suely Kofes (1990), outras sociedades que nunca passaram por regimes escravistas tiveram ou tem trabalhadoras domésticas, mas no Brasil esse fator é central e estruturante não somente do trabalho doméstico, como também de toda a estrutura social, urbana e econômica do país. A sua longa duração deixou, como a autora complementa, marcas profundas na organização doméstica e familiar brasileiras que perduram e são atualizadas até hoje (Kofes, 1990).

¹⁰ A média de escolaridade das trabalhadoras domésticas é de 8 anos de estudo (PNAD, 2018).

¹¹ Dados recentes confirmam que ocorre no Brasil “uma recomposição da força de trabalho no emprego doméstico em termos etários: as trabalhadoras jovens, de até 29 anos de idade, perdem espaço, passando de quase metade para pouco mais de 13% da categoria, em 2018; e as trabalhadoras adultas (entre 30 e 59 anos de idade) passam de 50%, em 1995, para quase 80% do total ao final da série aqui acompanhada. As idosas (com 60 anos ou mais de idade) também crescem ao longo dos anos, ainda que sigam representando uma parcela mais restrita da categoria, como se poderia esperar” (PNAD, 2018).

1.2. De trabalho escravo a trabalho doméstico remunerado no Brasil: uma visão histórico-espacial

É com base nessa exploração de populações africanas e indígenas por portugueses durante os mais de três séculos do regime escravocrata brasileiro – a qual perpassou todo o período Colonial (1500-1822) e o Brasil Império (1822-1889) –, que estão situadas as raízes do trabalho no âmbito doméstico no Brasil. Ainda que remeta a um tempo histórico significativamente distante dos tempos atuais, “a história social da casa-grande é a história íntima de quase todo brasileiro: da sua vida doméstica, conjugal, sob o patriarcalismo escravocrata e polígamo” (Freyre, 2003, p. 44).

Todo brasileiro, mesmo o alvo, de cabelo louro, traz na alma, quando não na alma e no corpo – há muita gente de jenipapo ou mancha mongólica pelo Brasil – a sombra, ou pelo menos a pinta, do indígena ou do negro. (...) Da escrava ou sinhama que nos embalou. Que nos deu de mamar. Que nos deu de comer, ela própria amolengando na mão o bolão de comida. Da negra velha que nos contou as primeiras histórias de bicho e de mal-assombrado. Da mulata que nos tirou o primeiro bicho-de-pé de uma coçeira tão boa. Da que nos iniciou no amor físico e nos transmitiu, ao ranger da cama-de-vento, a primeira sensação completa de homem (Freyre, 2003, p. 367).

Ainda que a mulher branca e burguesa se reservasse no espaço privado, as mulheres negras e indígenas já se faziam presentes nos espaços públicos na função de trabalhadoras informais ou por deliberação de seus senhores, tornando-se muitas vezes intermediárias dos quilombos; às criadas, eram ainda reservadas funções do âmbito privado da casa-grande (Alambert, 2004).

A abolição legal da escravatura, em maio de 1888, não possuía caráter just trabalhista e foi acompanhada de uma completa ausência de políticas de inserção dessas populações “livres”. Além disso, o período pós-abolição pautou-se pela transferência quase exclusiva do trabalho já constituído na vida doméstica colonizadora para as mulheres. Observa-se pouca ou nenhuma mudança no *status quo* das criadas, vinculadas à manutenção da lógica de servidão em suas tarefas, onde permanecia a exploração de corpos negros e indígenas em uma combinação particular de serviços físicos, emocionais e sexuais (Federici, 2019) provenientes do trabalho doméstico. Assim, é justamente esse modelo explorador que permanece no país mesmo após a abolição, incentivado pelas elites nacionais, onde essas mulheres passam de “escravizadas formais para escravizadas informais” (Silvia, 2006); “antes escravas domésticas, agora trabalhadoras domésticas” (Pereira, 2011, p. 02).

A ausência de capital e o preconceito ainda latente na sociedade brasileira resultou na manutenção da morada de domésticas no local de trabalho, um

demonstrativo de que a alteração produzida pela retribuição pecuniária do trabalho era ainda um passo pequeno para garantir a liberdade e autonomia dessas mulheres, pois mesmo com o início das relações assalariadas, algumas dinâmicas simbólicas do período escravocrata eram mantidas (Teixeira, 2021). Ao permanecerem isoladas em casas que eram igualmente espaços de trabalho e de moradia, eram privadas de uma vida pública e íntima e assim afastavam-se do convívio com suas famílias e outras sociabilidades cidadinas¹². Essas privações estendiam-se também ao interior do lar burguês, onde deveriam seguir códigos morais e padrões de comportamento definidos pelos patrões, além de desfrutarem de uma falsa “liberdade controlada” no circular pela casa.

Cabe pontuar que o período de libertação de escravos foi também a entrada desses corpos livres e indesejados nos espaços públicos, o que sucedeu uma conjuntura extremamente dificultosa para as pessoas que precisaram se lançar no mercado de trabalho e encontrar um local para abrigar-se. A permanência de criadas nas casas de seus antigos senhores era também a manutenção de uma proteção relativa e conveniente por parte de seus empregadores. Para garantirem seu controle e subordinação, forneciam-lhes como pagamento um local de moradia, alimentação e alguns cuidados básicos – prática que se mantém até os dias atuais, de forma ainda mais expressiva em contextos rurais. Tudo parecia justificar-se, inclusive a ambígua relação afetiva e exploração sexual por parte dos patrões, uma vez que essas ainda realizavam trabalhos manuais e braçais mais leves e encontravam-se em situações de melhores (ou menos piores) condições em comparação a outros negros libertos. Assim, a criada estaria sempre “abandonada ao arbítrio da família, variando sua sorte entre dois extremos: uma integração subordinada não-violenta e uma integração subordinada violenta na organização familiar brasileira” (Bernardino-Costa, 2007, p. 229)¹³. Essa ambivalência resultante do permear no lar e intimidade de outra família que não a sua conserva-se na experiência dessas mulheres até os dias atuais, tornando gratificante qualquer manifestação de acolhimento e generosidade dos patrões.

Com a alteração de casa-grande para sobrados/cortiços, parte das criadas deixam de trabalhar na casa de seus antigos senhores, agora empregadores, e

¹² Essa é uma importante distinção relativamente às mulheres brancas e burguesas, que passavam a experienciar - ainda que com grandes limitações e sob cautela de seus maridos – os espaços públicos das cidades.

¹³ A moradia no trabalho tornava “fluida a separação entre espaço da casa e da profissão e, conseqüentemente, do descanso e do trabalho, o que favorece a existência de práticas de exploração – como longas jornadas de trabalho – e de assédios, em especial, o sexual” (PNAD, 2018).

começam a assumir alguma emancipação. Embora até hoje nos deparemos com trabalhadoras domésticas que moram na casa de seus empregadores¹⁴, o processo de transferência de boa parte dessas trabalhadoras para casas populares transferiu-as também para os espaços públicos de circulação e sociabilidade, o que entrava em conflito com as fronteiras físicas e simbólicas dessas cidades em formação. A presença indesejada desses corpos, assim como das populações negras que se instalavam antes das criadas, não é acolhida de forma pacífica. Como exemplo, podem ser citados os processos de expulsões e destruições de cortiços com objetivo de desalojar grupos negros e distanciá-los dos centros burgueses (Teixeira, 2021). É a partir dessas e de outras disputas urbanas que ergue-se a formação das favelas – assentamentos urbanos irregulares compostos por moradias precárias, sobretudo em morros –, espaços onde encontravam-se (e ainda se encontram) grande parte das trabalhadoras domésticas nas cidades.

Ao longo dos anos, as favelas foram se tornando alternativas de moradia para as criadas negras. Essas áreas foram crescendo em alta velocidade e frustrando os interesses de grupos dominantes que as condenavam (Bardanachvili, 2013). Como se tornaram uma espécie de mundo à parte no imaginário desses grupos, tanto os lugares quando as práticas a eles pertencentes se tornaram uma espécie de ameaça (Teixeira, 2021).

Historicamente, muito aconteceu no Brasil, mas pouco mudou na vida dessas trabalhadoras, tanto em relação à suas vivências urbanas quanto no tocante à questões legais, emancipação e ascensão social. Até então, o centro de atividades econômicas no contexto pré-capitalista era a casa; com a industrialização, essa centralidade transfere-se às fábricas (Santos, 2010) porque, como bem coloca Luísa Brandão, “o processo de assalariamento e urbanização estão intimamente ligados” (Brandão, 2019, p. 106). É justamente nessa virada, provocada pela formação de aglomerações urbanas, que podemos observar mudanças mais significativas para essas mulheres.

O primeiro problema é que essa nova dinâmica social e o processo de urbanização tardia brasileira provocou uma gradual fragmentação dicotômica entre espaço público e privado, que separava os serviços e atividades produtivas das áreas residenciais e atividades reprodutivas (Silva, et al., 2017) e, com isso, reforçava ainda

¹⁴ Os dados oficiais mais recentes apontam que apenas 1% das trabalhadoras domésticas no Brasil moram nas residências em que trabalham (PNAD, 2018), mas os números podem apresentar uma defasagem devido a três fatores principais: i) o crescente rigor das leis que regulamentam o setor, tornando a prática menos benéfica ao empregador; ii) a falta de interesse das trabalhadoras nesse formato de trabalho, que resulta na maior parte das vezes em jornadas ininterruptas e privação de individualidade; e iii) o caráter informal da prática e da profissão, que provoca o subdimensionamento do número real de trabalhadoras na medida em que contabiliza apenas as mulheres em situação de legalidade (carteira assinada).

mais a divisão de papéis entre homens e mulheres. As mulheres negras, pardas e pobres eram ainda mais impactadas com essa desagregação das cidades, porque sofriam enquanto mulheres e também enquanto sujeitas às margens da sociedade racista e de classes. As trabalhadoras migrantes – que saíam do interior do país, especialmente da região Nordeste, na busca por oportunidade de vida – enfrentavam uma posição vulnerável ao depender da moradia do trabalho para se manterem nas cidades de destino.

Vale salientar, ainda, a forte responsabilidade da arquitetura e o urbanismo na propagação de práticas segregatórias não somente de gênero, mas também de classe, uma vez que as residências de classe média/média-alta passam a ser desenhadas com características que reforçavam a marginalização das mulheres e, sobretudo, dessas trabalhadoras – a fragmentação entre área social e de serviço, o “quartinho da empregada”, a “entrada de serviço/dos fundos” e o banheiro/casa-de-banho exclusivo para domésticas, por exemplo.

Em termos jurídicos, apesar de estarem no centro das relações de trabalho, “a legislação do século XX permitiu avanços compassados, mas sempre aquém dos direitos das outras categorias” (Santos, 2010, p. 51). A organização e mobilização das trabalhadoras, que tem início em 1936, não foi capaz de impedir que a Consolidação das Leis de Trabalho (CLT) – lei trabalhista brasileira publicada em 1943 – excluísse taxativamente os serviços domésticos de garantias jurídicas, o que reforçava o estigma e exclusão de direitos do setor. A partir da década de 1960, como resposta à supressão jurídica, formava-se o segundo período de mobilizações da categoria¹⁵, organizadas sobretudo por mulheres sindicalizadas (Bernardino-Costa, 2013). A pressão popular que tomava repercussão nacional e se instaurava no auge da ditadura militar brasileira pressiona o governo que, através da Lei nº 5.859 de 1972, assegura o trabalho doméstico enquanto profissão, defendendo a carteira assinada para o setor.

Outra mudança significativa é provocada pelo avanço capitalista e a inserção massiva da mulher – que mulher? – no mercado de trabalho, onde as dinâmicas do trabalho doméstico se adaptam forçadamente, ainda que as mulheres servis já executassem atividades laborais formais e informais há anos.

A partir dos anos 1980, realizou-se no mercado de trabalho brasileiro um grande aumento da participação feminina. Mesmo que já existisse antes dessa data mulheres que participavam da esfera produtiva, foi a

¹⁵ Pode-se mencionar o Primeiro Encontro Nacional de Jovens Empregadas Domésticas do Rio de Janeiro, em 1960, o Primeiro Congresso Regional em Recife, em 1961, e o Primeiro Congresso Nacional de Domésticas, no ano de 1968 em São Paulo (Bernardino-Costa, 2013).

partir daí que o mercado assistiu um expressivo crescimento das mulheres, que remodelou a vida feminina e a própria sistemática dessa esfera da vida social, caracterizando um processo de feminilização do mundo do trabalho (Vianna, 2014, p. 28).

Agora, mais mulheres passavam a circular nas cidades e mais famílias necessitavam dos serviços dessas trabalhadoras, uma vez que para trabalhar ativamente fora de casa, as mulheres que detinham capital transferiam seus afazeres domésticos e cuidados com os filhos para suas “empregadas”. Para aquelas que precisavam de trabalho e não tinham condições financeiras de arcar com os custos de alguém para cuidar de suas casas, assim como também para as trabalhadoras domésticas remuneradas, cabia apenas o desamparo de precisar deixar suas crianças “às soltas”, inicialmente nas vilas operárias e, depois, nos morros e ruas das cidades, criadas pela vizinhança e redes de apoio disponíveis.

Fica ainda mais evidente como o trabalho dedicado às atividades reprodutivas torna-se um dos meios de sustentação da inserção urbana de outras mulheres e também homens, pois é quem provê a disponibilidade de tempo desses/as trabalhadores/as para a realização de suas próprias atividades económicas em outros espaços das cidades. O trabalho doméstico não remunerado – realizado por mulheres de outros segmentos profissionais e “donas-de-casa” – também opera em conjunto com o trabalho doméstico remunerado na sustentação dessa dinâmica que garante maior tempo livre destinado a vivência urbana de homens e, depois, mulheres em situação de privilégio social.

No contexto de zoneamento ainda mais rígido das funções urbanas baseadas em um modelo de cidade modernista do fim do século XX, as mulheres empregadas domésticas se veem ainda mais prejudicadas dentro da interface subúrbio-centro, especialmente porque, mesmo com a evolução dos transportes, têm suas mobilidades dificultadas por uma cidade dispersa, planejada especialmente para veículos privados e fragmentada em funções - viver, trabalhar, recrear e circular¹⁶. Esse modelo de planejamento, apesar de muito criticado, continua sustentando as práticas profissionais de urbanistas nos dias atuais e reverberando na experiências dessas mulheres.

Os recentes avanços legislativos¹⁷ frente às demandas do trabalho doméstico remunerado conferiram à profissão algumas mudanças significativas, resultado da

¹⁶ Definidas pela Carta de Atenas no *Congrès International d'Architecture Moderne* - CIAM.

¹⁷ Conforme mencionado anteriormente, a primeira lei que garantia direitos e proteção às trabalhadoras domésticas foi sancionada em 1972 (Lei 5.859/1972). Na sequência, com a promulgação da Constituição Brasileira de 1988, novos direitos foram conquistados e, em 2006, iniciam-se avanços mais significativos com a Lei nº 11.324/2006, mas esses ainda eram

regularização da jornada de trabalho e a garantia de pagamentos como o FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço) no Brasil, mas apesar dos benefícios que as trabalhadoras passam a usufruir, como a diminuição da carga horária e a restrição à moradia no local de trabalho, muitas ainda permaneciam (e ainda permanecem) na informalidade¹⁸. Entretanto, o que nos interessa aqui é destacar que a legislação também impactou significativamente em suas experiências urbanas, a exemplo da promulgação da Lei Complementar nº 150 de 2015. Nela, o vínculo empregatício da categoria era definido pela caracterização do tempo de trabalho, excluindo as demais trabalhadoras do recebimento de algumas garantias legais. Definem-se duas categorias profissionais do Brasil, que podem estar ou não formalizadas: diaristas¹⁹ (que executam atividades para um ou mais empregadores por até dois dias na semana e não possuem vínculo empregatício) e mensalistas (que consistem nas pessoas que exercem a atividade contínua com vínculo empregatício por mais de dois dias na semana).

Essa distinção legal provocou também importantes alterações nas dinâmicas do ramo no país, pois para adaptar-se às novas exigências dos/as empregadores/as frente as alterações legais da profissão, muitas trabalhadoras modificaram também seus formatos de trabalho. Uma vez que, em razão da definição da lei, o processo de contratualização de diaristas não confere vínculo empregatício e, conseqüentemente, isenta seus empregadores de fornecerem garantias trabalhistas, essas mulheres passaram a trabalhar não apenas em uma residência, mas em múltiplas, sofrendo os impactos das novas exigências de mercado²⁰. Assim, suas mobilidades também foram alteradas.

pequenos em comparação com os direitos já garantidos por praticamente todos os outros setores profissionais do país. É somente com a Proposta de Emenda à Constituição nº 66, de 2012, aprovada no ano de 2013 e conhecida popularmente como a “PEC das Domésticas”, que são garantidos às trabalhadoras domésticas os direitos já assegurados pelo artigo 7º da Constituição Federal Brasileira à todos os demais trabalhadores urbanos e rurais. Por fim, algumas definições são previstas na Lei Complementar nº 150, de 1º de junho de 2015, mencionada acima.

¹⁸ Dados relativos ao ano de 2016 no Brasil apontam que somente 32% dessas mulheres possuem carteira de trabalho assinada, demonstrando a característica da informalidade que marca a realidade do segmento (PNAD, 2016).

¹⁹ Informações do Guia Trabalhista brasileiro sublinham que “o termo ‘diarista’ não se aplica apenas a faxineiras e passadeiras, (modalidades mais comuns nesta prestação de serviço). Ela abrange também jardineiros, babás, cozinheiras, tratadores de piscina, pessoas encarregadas de acompanhar e cuidar de idosos ou doentes e mesmo as ‘folguistas’ – que cobrem as folgas semanais das empregadas domésticas”. Disponível em: <http://www.guiatrabalhista.com.br/tematicas/diarista_domestica.htm> Acesso em: 22 de janeiro de 2022.

²⁰ De acordo com dados da PNAD (2014), o número de mensalistas passou de 78,5% em 2004 para 68,8% em 2014, enquanto as diaristas, que representavam 21,4% em 2004, passaram a compor 31,2% do setor em 2014.

O que se pretende demonstrar aqui é que todas essas transformações legais e todo o panorama histórico do trabalho doméstico – sua natureza não produtiva, não assalariada e à margem da economia formal (Brasão, 2012) – estão embutidos na subalternidade das relações sociais, económicas e geográficas dessas mulheres nos espaços doméstico e urbano. Isso acontece porque: i) há uma diferença entre a legislação e a realidade prática do trabalho doméstico, de modo que a contemplação do setor no âmbito jurídico não tem impedido o descumprimento das regras que protegem as trabalhadoras; e ii) porque houve a preservação da valoração negativa das tarefas domésticas, fincada na “noção de que o trabalho doméstico não gera valor de uso, (e está) situado no subsetor da prestação de serviços” (Lopes, 2018, p. 17).

Dois pontos interligados entre si são de suma importância para essa discussão. Primeiro, é essencial enfatizar que a desvalorização do trabalho doméstico remunerado é atravessada também pelo desprestígio social do trabalho doméstico não remunerado, que enquanto função reprodutiva marcada por uma suposta “inatividade econômica” é lida socialmente como elemento de menor importância e valor que o trabalho produtivo²¹. O primeiro, que é naturalizado, sexualizado e fruto da exploração das mulheres, é tanto invisibilizado quanto ignorado, uma vez que “a condição não remunerada do trabalho doméstico tem sido a arma mais poderosa no fortalecimento do senso comum de que o trabalho doméstico não é trabalho, impedindo assim que as mulheres lutem contra ele” (Federici, 2014, p. 43). Assim, há um entrelaçamento entre o trabalho de cuidado remunerado e não remunerado, pois ambos se ancoram na exploração de mulheres, seja por homens ou pelas próprias mulheres. As sujeitas de classe média se encontram em uma dupla posição, ou naquilo que Silvia Federici define como “criadas-madames”, pois transferem parte de seus trabalhos à outras mulheres ao mesmo tempo em que sofrem os impactos da divisão sexual do trabalho e a necessidade de realização de funções reprodutivas. De acordo com a autora, essa solução individual é problemática porque se “complexifica ainda mais pelos preconceitos que envolvem o trabalho doméstico: o pressuposto de que não é um trabalho real e que

²¹ Dentro do debate sobre trabalho doméstico, cabe a reflexão acerca do que se configura como trabalho na sociedade atual, uma vez que as funções reprodutivas são “consideradas como *não-trabalho*, porque se confundem ‘produção’ com ‘produção de mercadorias’ e ‘trabalho’ com ‘emprego’” (Melo, Castilho, 2009, p. 139). Entretanto, “por trás de toda fábrica, de toda escola, de todo escritório, de toda mina, há o trabalho oculto de milhões de mulheres que consomem sua vida e sua força em prol da produção da força de trabalho que move essas fábricas, escolas, escritórios ou minas” (Federici, 2014, p. 68). É por isso que pode-se afirmar que “as grandes diferenças nas necessidades de mobilidade de mulheres e homens são baseadas na divisão de gênero do trabalho, dentro da família e da comunidade” (Queirós, et. al., 2017, p. 23)

deve ser remunerado com o menor valor possível, que não tem limites definidos, e assim por diante” (Federici, 2014, pp. 153-154).

O tópico anterior é importante porque explica parte do movimento de desvalorização do trabalho doméstico enquanto um fenômeno mundial, posto que, conforme já mencionado, o trabalho doméstico não é sempre um resultado do regime escravista. Mesmo sociedades que não foram atravessadas por processos colonizadores também se apoiaram (e se apoiam) no trabalho doméstico assalariado, já que esse modelo também é um resultado da divisão social e sexual do trabalho. Como nos interessa focar nas particularidades do Brasil, embutimos os desdobramentos da escravidão, que tem um vínculo forte com essa cadeia de exploração até hoje. Isso nos leva ao segundo ponto, que discorre sobre a necessidade de assumir a responsabilidade da sociedade brasileira nesse processo de desvalorização do emprego doméstico, porque a manutenção da mentalidade e da precariedade do setor significa diretamente a manutenção dos benefícios das populações mais privilegiadas. Assim, ainda que mais protegidas do ponto de vista econômico e jurídico em função do reconhecimento da profissão pelas instituições da sociedade, essa proteção é ainda limitada, porque há o interesse, sobretudo das elites brasileiras, de promover a continuidade adaptada dessas práticas nos dias atuais.

O estigma e a precariedade que envolvem o setor acabam reduzindo esse que deve ser um trabalho de mérito reconhecido e bem remunerado, sobretudo porque assume um papel fundamental à nível comunitário e também econômico. Se tomarmos como exemplo o período pandêmico, sua importância e centralidade ficou ainda mais notória quando assumimos o trabalho de cuidado como essencial para a sociedade, pois a garantia de maior proteção ao setor significava também uma maior proteção comunitária. Apesar disso, a manutenção do imaginário social subjetivo que desvaloriza o serviço doméstico se mantém em função das ausências materiais do ofício – reduzidas condições de trabalho e proteção às trabalhadoras.

Essa investigação pretende demonstrar que, assim como outros domínios, o setor dos transportes precisa estar ciente das demandas dessas mulheres para apresentar políticas sociais de inclusão sensíveis a esta profissão e equivalentes. Para começarmos a interpretar como se distribui o trabalho doméstico no Brasil nos dias atuais, discutiremos a relação entre trabalho doméstico e território nas cidades contemporâneas.

1.3. A cidade contemporânea e as implicações urbanas da distribuição territorial das trabalhadoras domésticas

É importante visualizar, antes de tudo, que há uma larga quantidade de trabalhadoras diaristas, mensalistas e outros trabalhadores domésticos circulando nas cidades brasileiras tendo como destino seus trabalhos. Enquanto outros países já assistem o gradual declínio do trabalho servil doméstico (Brasão, 2019), a centralidade dessa categoria no Brasil é ainda notória. Como resultado da injustiça espacial (Harvey, 1980; Soja, 2014) e das disputas envolvidas na complexa trama da divisão territorial do trabalho (Santos, 2006), a permanência e circulação desses corpos causa igualmente um estranhamento e uma familiaridade.

A urgência de estudar o trabalho doméstico em economias emergentes tem relação direta com a referida elevada presença dessa categoria profissional (Saffioti, 2015) em seus territórios, fruto de uma relação continuada de exploração das mulheres e das classes trabalhadoras. Mesmo antes da inserção assalariada dessas mulheres, os “trabalhos do cuidado” (Perista, 2002) já haviam sido transferidos ao público feminino e impostos como um atributo natural do gênero justamente porque sempre foram destinados a não serem remunerados (Federici, 2019). Dessa forma, a estigmatização dessa categoria profissional tem forte relação com a própria desvalorização do trabalho reprodutivo nas sociedades capitalistas, remunerado ou não, mas aqui interessa-nos compreender as consequências urbanas de séculos de perpetuação de lógicas de subordinação e servidão, que transformaram o Brasil no país que abriga o maior número de empregadas domésticas no mundo.

Não obstante a precariedade do trabalho em si, muitas vezes pesado, repetitivo e com baixa remuneração, os incômodos e tensões em seus trajetos e permanências nos espaços públicos são resultantes, como pressupõe-se aqui, de limitações impostas pelo próprio trabalho, heranças histórico-sociais e os baixos rendimentos auferidos. Se considerarmos a já mencionada alteração da legislação do trabalho no Brasil, que fez com que mais mulheres optassem por trabalhar como diaristas, podemos supor ainda uma transformação recente de seus padrões de mobilidade ao circularem em mais de uma residência de trabalho, com deslocamentos urbanos distribuídos no território de forma mais difusa. Se antes poderia haver uma tentativa de buscar alguma proximidade entre a moradia e o trabalho, agora, ao dependerem de mais que duas casas/famílias para trabalhar, torna-se cada vez mais difícil conciliar essas distâncias.

Essa não é uma realidade exclusiva de diaristas. Muitas delas, mas também as mensalistas, dependem da disponibilidade de trabalho em um setor que está concentrado sobretudo em bairros de classe média e média alta distantes de suas residências, já que são estes que reúnem a maior parte da oferta de trabalho²². Uma vez que dispõem de uma reduzida possibilidade de escolha no acesso à moradia em função de suas limitações financeiras, convergem diariamente para bairros predominantemente residenciais, partindo dos bairros de baixa renda muitas vezes segregados e precarizados onde são forçadas a viver. São justamente essas jornadas de deslocamentos para o trabalho, somadas às cargas de cuidado das atividades domésticas/reprodutivas, às limitações financeiras e ao estigma social que posiciona inferiormente o trabalho doméstico, que interferem em sua liberdade de deslocar-se pela cidade e restringem a possibilidade de escolha de diferentes tipos de transporte, já que torna-se inviável arcar com os custos de viagem para os deslocamentos²³.

If women are responsible for the daily routines at home, care work, among other tasks, and at the same time have a professional activity (remunerated in the labour market), their mobility patterns and time use are differentiated from men's. Because of the combination of day-to-day household chores, of care and of paid work, women have more complex travel chains than the traditional home-work pattern; for example, they use public transport more often. As a result of spatial functionality and gender roles, women need more and better-adapted public transport services. However, in the 21st century urban transport policies are still neutral as far as gender is concerned, paying little attention to the differences between women and men when using it, most particularly with regard to the purpose and frequency of travel, mode, distances travelled, stopping points and associated times (Queirós, et. al., 2016).

Reconhecer a presença do trabalho reprodutivo pago e não pago – cuidar dos filhos delas e de outros, animais domésticos e idosos, limpar, manter a casa, cozinhar, lavar, passar a ferro, fazer compras, etc. – significa considerar que elas realizam uma série de trajetos voltados ao “trabalho de cuidado”²⁴ (Perista, 2002), ou como bem define

²² Isso ocorre devido à inadequação entre a localização dos empregos, serviços e locais de residência, que estão embutidos nas relações de poder da trama urbana (Fleischer, Marín, 2018) e são fruto da injustiça espacial (Harvey, 1980). Pensar a divisão territorial do trabalho é fundamental para compreender a diferenciação espacial de lugares, já que “a divisão do trabalho pode, também, ser vista como um processo pelo qual os recursos disponíveis se distribuem social e geograficamente” (Santos, 2006, p. 132).

²³ No transporte público da cidade de Maceió, cada viagem realizada é paga separadamente e não existe um bilhete único. Devido ao alto custo da passagem, um único trecho de deslocamento pode representar um gasto superior ao que essas trabalhadoras podem arcar.

²⁴ De acordo a autora, há uma divisão pouco clara entre trabalho doméstico e de prestação de cuidados, tempo de lazer e tempo pessoal que afeta maioritariamente as mulheres, já que “uma parte significativa do trabalho, sobretudo do trabalho das mulheres, é tornada invisível para a sociedade, as estatísticas e as contas nacionais – todo o trabalho não pago associado à reprodução, ligado à execução de tarefas domésticas e de prestação de cuidados; tarefas às quais não é atribuído valor social ou económico e que não são sequer reconhecidas como

Inês Sánchez de Madariaga (2009), à “mobilidade do cuidado”, gastando parcelas significativas de tempo, dinheiro e distâncias em transportes. Por estas razões, é fundamental considerar o peso dessas viagens nas distintas disponibilidades de tempo para deslocamentos entre homens e mulheres (Perista, 2002, 2016) e também entre as próprias mulheres, pois serão incluídos não somente os fluxos de cuidado relacionados ao “(...) *unpaid work carried out by adults having responsibility for children and other non-physically autonomous individuals, as well as those activities needed for the upkeep of the home*” (Madariaga, Zucchini, 2019, p. 147), mas igualmente das atividades reprodutivas envolvidas no trabalho doméstico remunerado.

Essas últimas – que incluem trajetos como ida ao supermercado, levar filhos/as da família na escola, passear com o cachorro, ir ao parquinho com as crianças, entre outros – diferenciam a categoria de trabalho de outras por fazê-las permear entre atividades realizadas no espaço privado da casa e nos espaços públicos do entorno. Ainda que o exercício de suas funções esteja voltado para o lar em seu sentido amplo (ou “lar expandido” de acordo com Sónia Calió), regularmente transitam por ruas, praças e estabelecimentos comerciais, mas também por outros espaços privados que são sua extensão pública (Calió, 1997) - hospitais, supermercados, farmácias, creches, escolas, padarias - no próprio horário de trabalho. É justamente essa distinção do trabalho doméstico em relação aos demais - sua realização no espaço privado da casa ao mesmo tempo em que extrapola suas fronteiras - que resulta na delimitação imprecisa entre o que se entende por público e privado²⁵ (Gualberto, Silva, 2019). Essa proximidade física e espacial e, ao mesmo tempo, uma distância social (Fleischer, Marlin, 2018; Chamboredon, Lemaire, 2015) entre empregadores/as e empregadas torna o sentimento de pertencimento a um lugar – seja o de moradia ou o de trabalho – um sentimento ambíguo e marcado por múltiplas camadas de análise. Mas por que falar da vida privada rebate diretamente em falar da vida pública e urbana? No presente estudo, esse entendimento é fundamental, especialmente porque envolve:

(...) salir de barrios más heterogéneos en términos de clase, etnia y origen social, hacia sectores más ricos y homogéneos socialmente, espacios en donde ellas están corporalmente marcadas como “el otro”. Aquí, las empleadas domésticas entran a la esfera privada de sus empleadores y de esta manera cruzan también divisiones

trabalho” (Perista, 2002, p. 449). Essas funções não somente reduzem a disponibilidade de tempo dessas mulheres, mas também tornam seus deslocamentos na cidade muito mais fragmentados do que os dos homens, que tendem a mover-se entre um ponto e outro com menos paragens.

²⁵ A realização do trabalho em domicílio, espaço que pertence à esfera da pessoa física e não jurídica, tem consequências diretas também na configuração segregacionista do trabalho doméstico e na informalidade do setor, pois impossibilita o acesso de órgãos de controle e regulação da profissão.

conceptuales de barrio, género y privacidad (Fleischer, Marlin, 2018, pp. 28-29).

Algumas consequências urbanas possíveis do desenvolvimento do trabalho no lar de outrem são essenciais para a leitura da complexidade envolvida nos deslocamentos das empregadas domésticas, porque: i) a escassez de infraestrutura de transportes públicos nas áreas periféricas de baixa renda resulta em uma baixíssima disponibilidade de transportes em seus locais de moradia, sendo necessária, muitas vezes, a recorrência a transportes irregulares/informais; ii) as rotas existentes geralmente não contemplam conexões entre áreas residenciais de trabalho e moradia das trabalhadoras, tão distantes entre si, acarretando na dependência de uma combinação de trechos fragmentados em diferentes transportes para a realização de seus percursos diários, o que envolve muitas vezes custos – porque mover-se é gastar dinheiro (Fleischer, Marín, 2019) – e tempo adicional em seus deslocamentos; e, especialmente porque iii) diferentemente da maioria dos/as trabalhadores/as, que deslocam-se no sentido residência-centros económicos, essas mulheres deslocam-se para áreas predominantemente residenciais de classe média-alta renda, que tem seus planejamentos pensados sobretudo para uma população com acesso a transportes privados individuais.

This is a particularly relevant finding because it accounts for domestic workers' longer commutes. While most of the planned public transportation routes are between low-income peripheral neighborhoods to the expanded center where traditional occupations are located, domestic workers commute to high-income residential neighborhoods to work. These neighbors are often underserved in terms of public equipment such as public transportation. The high and middle-income residential areas are often built as "exclusive" enclaves where residents own private cars, and that low-income people like domestic workers access as pedestrians (Montoya-Robledo, Escovar-Álvarez, 2020, p. 405).

Quando observamos esses movimentos em uma escala temporal e espacial mais alargada, percebemos que essas histórias são marcadas por processos migratórios tanto internacional quanto no sentido campo-cidade (êxodo rural). O anseio de mulheres em situação de extrema pobreza e dependência familiar por uma ascensão pessoal parecia encontrar no serviço doméstico a projeção de um futuro melhor, uma saída (Brasão, 2019) - imaginário que desencadeou um caráter sexuado dos movimentos migratórios, ou em outras palavras, processos de migrações predominantemente femininos²⁶. Como define Arlie Hochschild, essa "globalização do

²⁶ Em sua pesquisa intitulada "Urbanização e emprego doméstico"; Christine Jacquet demonstra a intersecção entre género, processos matrimoniais e processos migratórios. O cruzamento de dados estatísticos selecionados pela autora validam que "o êxodo rural, que alimenta o crescimento da população urbana, é um fenómeno majoritariamente feminino. No que diz

cuidado” (Hochschild, 2000) é impulsionada pela posição geográfica estratégica e concentrada do mercado de trabalho doméstico, onde o imaginário de mudança do *status quo* mobiliza a partida para outro território ou o intercâmbio contínuo e cotidiano (movimentos pendulares) entre o lugar de origem e o “lugar das oportunidades”²⁷.

A expectativa é muitas vezes confrontada com a realidade: apesar de orbitar em um contexto mais diverso e carregar maior prestígio social em relação seus conterrâneos, a xenofobia e as dificuldades de estar em um lugar que não é o seu, somada à precariedade e sobrecarga do trabalho, afastam cada vez mais o ideário da vida urbana tão almejada. Se migram internacionalmente têm de lidar, frequentemente, com as adversidades de circular ilegalmente em territórios desconhecidos. Portanto, têm de enfrentar também a adaptação a essa nova cidade, na qual muitas vezes são lidas como figuras destoantes.

Assim, se é verdade que essas trabalhadoras são privadas do acesso pleno à vida cotidiana e ao direito à cidade (Lefebvre, 2001), tendo uma experiência urbana limitada e exaustiva, como podemos elencar precisamente quais são os pontos que se manifestam na cidade, mesmo sendo subjetivos? Pautas como maternidade, migração campo-cidade, relações de afetividade, horário do trabalho, questões legais e remuneração perpassam essas existências, mas como falar do individual sem correr o risco de cair na generalização do coletivo? Para contar essas histórias a partir de um olhar urbano, apresentaremos no capítulo seguinte a cidade de Maceió e, depois, acompanharemos mulheres maceioenses reais em seus percursos de vida.

respeito às domésticas brasileiras, verifica-se que elas participam ativamente do desequilíbrio entre os sexos, pois na população urbana dos diferentes Estados do Brasil nota-se uma estreita correlação entre o excedente feminino e a presença de domésticas” (Jacquet, 2003, p. 163).

²⁷ Para Christine Jacquet, o espaço social do território de origem de muitas dessas mulheres é marcado pela imobilidade – ou a ausência de oportunidades de mudança. Logo, para elas, “(...) o deslocamento geográfico marca apenas o engajamento das moças num processo de deslocamento social, cujo objetivo é a construção de uma nova identidade social que o emprego doméstico deve possibilitar” (Jacquet, 2003, p. 176). É a promessa de obter residência no local de trabalho que muitas vezes torna viável a partida do ambiente parental em busca dessa nova posição social em cidades maiores.

2. PERCORRENDO MACEIÓ

Maceió (Figura 01) é uma cidade de médio porte situada na região Nordeste do Brasil que ocupa uma extensão territorial de 509 km² e abriga hoje uma população estimada de 1.031.597 habitantes²⁸ (IBGE, 2021). É capital do estado de Alagoas, o segundo menor estado do país e também com maior desigualdade de renda²⁹ (IBGE, 2010), contando com 102 municípios. Compõe com outros dez municípios a Região Metropolitana de Maceió – RMM (Figura 02) e integra a mesorregião Leste do estado – uma das três existentes (Leste, Agreste e Sertão). É o município que concentra metade da produção econômica de Alagoas, seu maior desenvolvimento econômico e seu maior volume populacional (IBGE, 2010), além de ser a capital brasileira com menor Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (PNUD, 2010) e a mais alta taxa de extrema pobreza (PNAD, 2018).

Enquanto a zona rural da cidade ainda é constituída por grandes propriedades de terra voltadas à plantação de cana-de-açúcar e práticas agropecuárias, a taxa de urbanização de 99,75% (IBGE, 2010) aponta que é na superfície de área urbana de 233km², cinquenta bairros³⁰ (Figura 03) e oito regiões administrativas³¹ que reside a população maceioense. A densidade demográfica de toda sua extensão territorial é de 2.988,76 hab/km², mas se considerarmos apenas a sua zona urbana, a densidade aproximada passa para 4.373 hab/km².

²⁸ No último Censo realizado no país, a população era de 932.748 habitantes (IBGE, 2010).

²⁹ Alagoas é um estado pobre, com 59,3% da população alagoana vive abaixo da linha da pobreza de acordo com dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (PNAD, 2018).

³⁰ Desde 1998, o perímetro urbano de Maceió foi alterado com a Lei Municipal nº 4.687 e o número de bairros passou de 25 para 50.

³¹ De acordo com o Plano Diretor Municipal de Maceió, a cidade está subdividida em oito regiões administrativas: RA-1: Poço, Jaraguá, Ponta da Terra, Pajuçara, Ponta Verde, Jatiúca e Mangabeiras; RA-2: Centro, Pontal da Barra, Trapiche da Barra, Prado, Ponta Grossa, Levada e Vergel do Lago; RA-3: Farol, Pintanguinha, Pinheiro, Gruta de Lourdes, Canaã, Santo Amaro, Jardim Petrópolis e Ouro Preto; RA-4: Bebedouro, C. de Bebedouro, C. de Jaqueira, Bom Parto, Petrópolis, Sta. Amélia, Fernão Velho, Rio novo e Mutange; RA-5: Jacintinho, Feitosa, Barro Duro, Serraria e São Jorge; RA-6: Benedito Bentes e Antares; RA-7: Santos Dumont, Clima Bom, Cidade Universitária, Santa Lúcia e Tabuleiro dos Martins; e RA-8: Jacarecica, Garça Torta, Cruz das Almas, Riacho Doce, Pescaria e Ipioca.

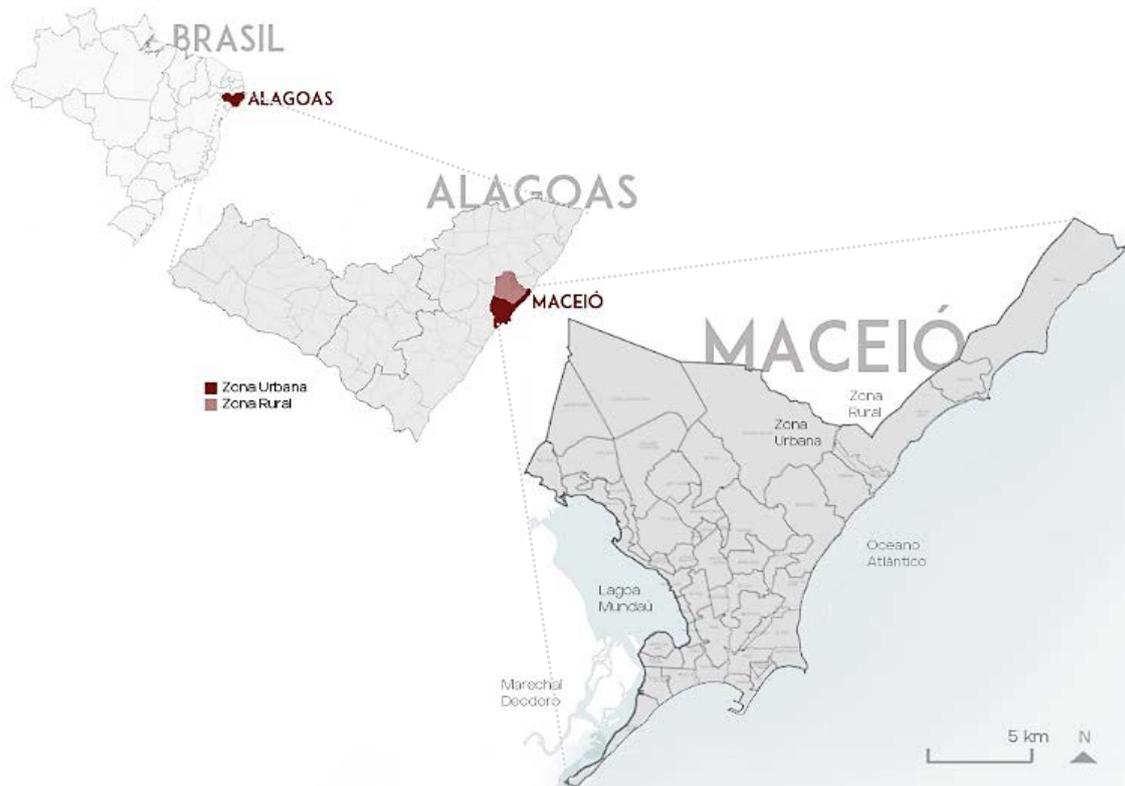


Figura 01: Brasil, Alagoas e Maceió.
 Fonte: Google Earth, 2021, com modificações da autora.



Figura 02: Região Metropolitana de Maceió (RMM) com subdivisão entre zona urbana e rural.
 Fonte: IBGE, 2018, adaptado pela autora.

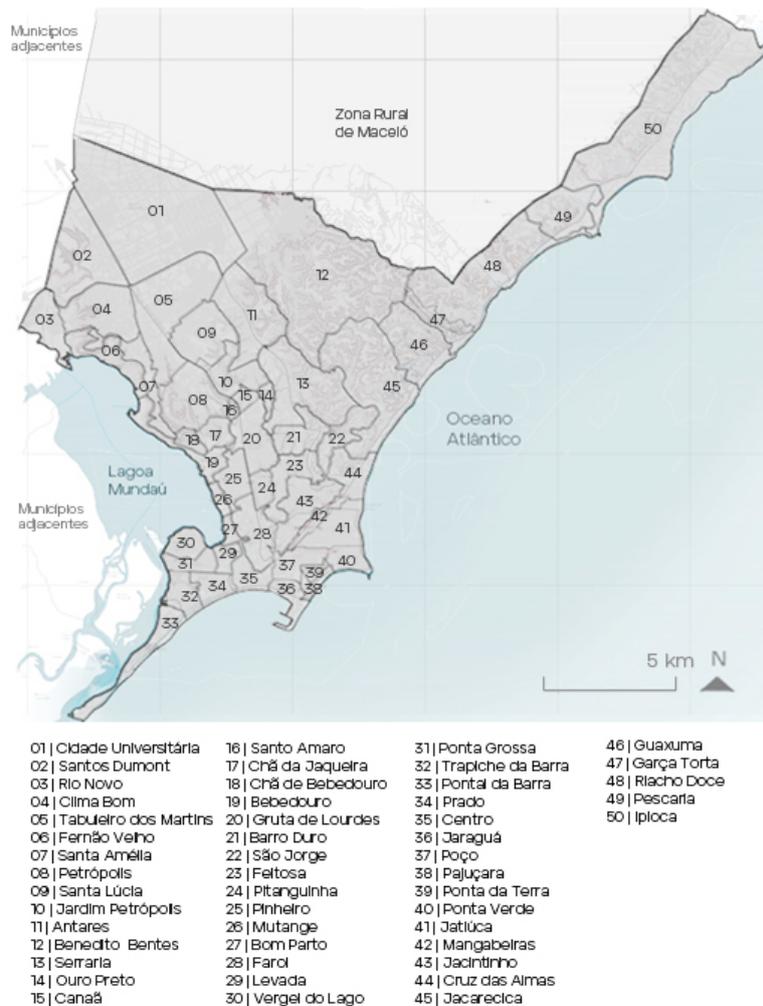


Figura 03: Mapa de bairros.

Fonte: Base cartográfica do Plano Diretor de Maceió, adaptado pela autora, 2021.

Interpretar a Maceió de hoje em sua complexidade só é possível se passarmos pela leitura do que Maceió já foi: um pequeno povoado de pescadores que, entre numerosas disputas, desenvolveu-se e passou à capital de Alagoas. Para introduzir o espaço geográfico onde se materializam os fluxos aqui estudados, o capítulo subdivide-se em três seções, sendo a primeira uma breve contextualização histórica da formação de Alagoas e Maceió, seguida de uma caracterização urbanística onde serão apresentadas as particularidades do lugar e, por último, um panorama geral da aplicabilidade das políticas em mobilidade na realidade da cidade.

2.1. Raízes da história urbana de Maceió: território em disputa

Assim como a história do trabalho doméstico, a história de Alagoas e de Maceió está intimamente ligada ao processo de colonização do Brasil. Debruçar-se sobre a formação da cidade não é a intenção dessa pesquisa, mas compreender sob qual

contexto Maceió se constituiu e, posteriormente, se expandiu é importante aqui pois nos revela as origens das estruturas sociais, territoriais e econômicas que compõem a construção física e a mentalidade do lugar.

A história do território alagoano anterior à colonização é ainda pouco referida, mas de forma bastante simplificada, a região era ocupada pelos caetés, povos indígenas da língua tupi-guarani. Os registros históricos disponíveis apontam que o início da tomada de terra que culminaria na formação do atual estado remota à meados de 1560, quando o território alagoano ainda é fundido com Pernambuco, e onde hoje situa-se o município de Marechal Deodoro, iria se desenvolver a primeira vila de Alagoas, a aproximadamente vinte quilômetros da atual cidade de Maceió. A ocupação da terra não foi pacífica, ficando marcada pelo extermínio de caetés; aqueles que não foram mortos, foram então escravizados (Costa, 1983).

A posição geográfica de Alagoas era privilegiada, pois viabilizava uma forte relação com o rio São Francisco e conexão com outros pontos de ocupação, como a capitania da Bahia (Silva, et al, 2018). Assim, o território almejado foi sendo desenvolvido sob os moldes dos colonizadores portugueses, sobretudo nas áreas correspondentes aos atuais municípios de Marechal Deodoro, ao centro, Porto Calvo, ao norte e Penedo, ao sul (Costa, 1983). O papel econômico da região estava ligado principalmente às atividades açucareiras nos engenhos e à criação de gado, onde o modo de ocupação latifundiário abrigava práticas escravagistas que perdurariam por quase três séculos como o modo de produção econômica dominante. Entretanto, o violento extermínio da população indígena e a escravidão não foram as únicas disputas que se desencadearam no local. A formação do estado também foi influenciada pela breve e conturbada passagem holandesa, que visava os centros de atividade agrícola já consolidados. Visualizar essas forças atuantes ajuda-nos a traçar como esses conflitos moldaram a formação de Alagoas, porque explicam tanto a sociedade atual quanto as origens miscigenadas de uma população nativa indígena entrelaçada com raízes africanas, portuguesas e também holandesas. Além disso, demonstram em que sentido se expandiu a apropriação da terra, chegando na consolidação do que hoje é a cidade de Maceió.

Como se deu concretamente a ocupação de Maceió ainda é fruto de discordância entre historiadores devido à imprecisão dos registros, mas duas teorias são fundamentais: a primeira supõe que o arranjo teve início na área do porto do Jaraguá, num antigo reduto de pescadores (Silva, et al., 2018); a segunda, que após a expulsão dos holandeses, formou-se um pequeno povoamento no entorno do engenho de açúcar

que levava o nome do robusto riacho próximo, *Massayó* – do tupi, “aquilo que tapou o alagadiço” -, designação que viria posteriormente a nomear a cidade (Teixeira et al., 2015). De acordo com a pesquisadora Angélica Silva, a leitura dos primeiros registros cartográficos apontam que Maceió contava com três pequenos núcleos originários (Figura 04): em torno do Pontal da Barra - de onde eram realizados os trajetos pelos canais para a antiga vila de Santa Maria Madalena -, em torno da zona portuária e em torno do engenho (Silva, et al. 2018). O fato é que o reduzido povoado só eleva-se à vila no ano de 1815, o que contribuiu fortemente para a emancipação de Alagoas que viria a ocorrer dois anos depois, em 1817.

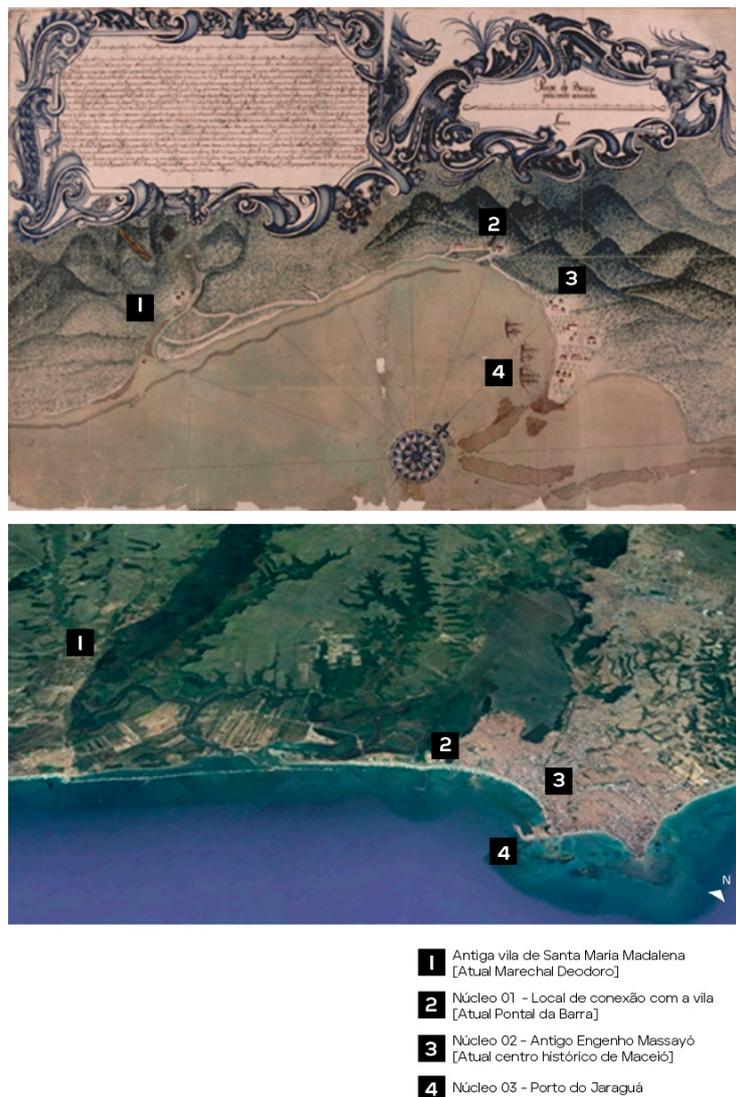


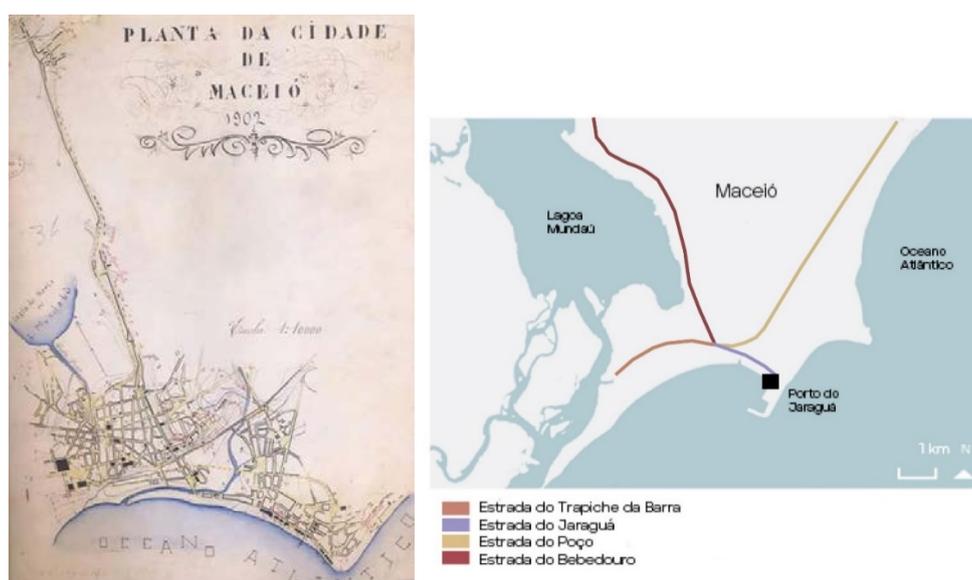
Figura 04: Formação da cidade de Maceió e situação atual.

Fonte: Arquivo Ultramarino, Lisboa, 1757, disponibilizado por Silva, et al., 2018 (p. 39) e Google Earth com adaptações da autora, respectivamente.

A localização privilegiada de Maceió é fundamental para seu processo de expansão e a existência do porto marítimo faz com que o modesto núcleo urbano

maceioense cresça ao ponto de tornar-se, no ano de 1839, capital do estado de Alagoas. Cercada de lagoas e do mar, “a cidade prosseguirá crescendo e recitando, através dos seus bairros, o vocabulário das águas. Na língua indígena, Jaraguá, Pajuçara, Jatiúca; na portuguesa, Levada, Trapiche, Riacho Doce, Pontal da Barra, Bebedouro, Vergel do Lago e outros” (*Idem, ibidem*, p. 42).

Inicialmente, a cidade se desenvolve sobretudo nos bairros de Jaraguá e Centro, mas é seguindo o fluxo dos caminhos das águas que Maceió se expandiu, formando um traçado urbano que servia ao transporte de cargas vindas do Porto do Jaraguá e, depois, dos engenhos de açúcar na região lagunar. O sistema de mobilidade da cidade começa a se formar: as primeiras vias estruturantes remontam ao século XIX, possibilitando os fluxos nas margens da orla lagunar e da orla marítima (Figuras 05 a e b); em 1868, aparecem as primeiras linhas de bonde, que expandem-se de modo a abarcar o centro da cidade (Jaraguá, Trapiche e Bebedouro); por fim, constrói-se a linha férrea que conecta Maceió com o interior do estado de Alagoas – em 1884 inaugura-se o trecho para União dos Palmares e, em 1894, para Pernambuco. Os bondes - inicialmente movidos à tração animal e, posteriormente, elétricos - permanecem em funcionamento até o final da década de 1950 (Ticianelli, 2018 *apud* Mendonça, 2021), enquanto a linha férrea é desativada parcialmente, sofrendo uma reformulação apenas no ano de 2011. Quando o transporte elétrico se torna praticamente inativo e ocorre o gradual advento do automóvel, prioriza-se cada vez mais a construção de vias e o transporte individual, restringindo o transporte coletivo quase que exclusivamente ao autocarro.



Figuras 05a e 05b: Mapa de Maceió em 1902 e esquema das primeiras vias estruturantes.
Fonte: Repórter Maceió, 2021, e Mendonça, 2021, modificado pela autora.

Sobretudo na segunda década do século XX, em decorrência da crise sucroalcooleira no estado e o conseqüente processo de migração campo-cidade,

Maceió começa a se expandir significativamente em termos populacionais e territoriais, densificando ainda mais os bairros do centro e faixa lagunar. Até então, as áreas de ocupação da cidade situavam-se predominantemente na região sul-sudoeste do território maceioense (planície lagunar e central) e é somente com o deslocamento populacional e a ampliação do eixo viário que a cidade se expande também para a planície litorânea norte e o tabuleiro - parcela do território que se afasta da água e adentra pela terra na figura 07 (Almeida, Guimarães, 2017). Para visualizar o crescimento da cidade e a malha viária atual é necessário antes compreender o sítio físico de Maceió e suas formas de relevo, que juntamente com as massas de água, são definidoras do processo de ocupação territorial.

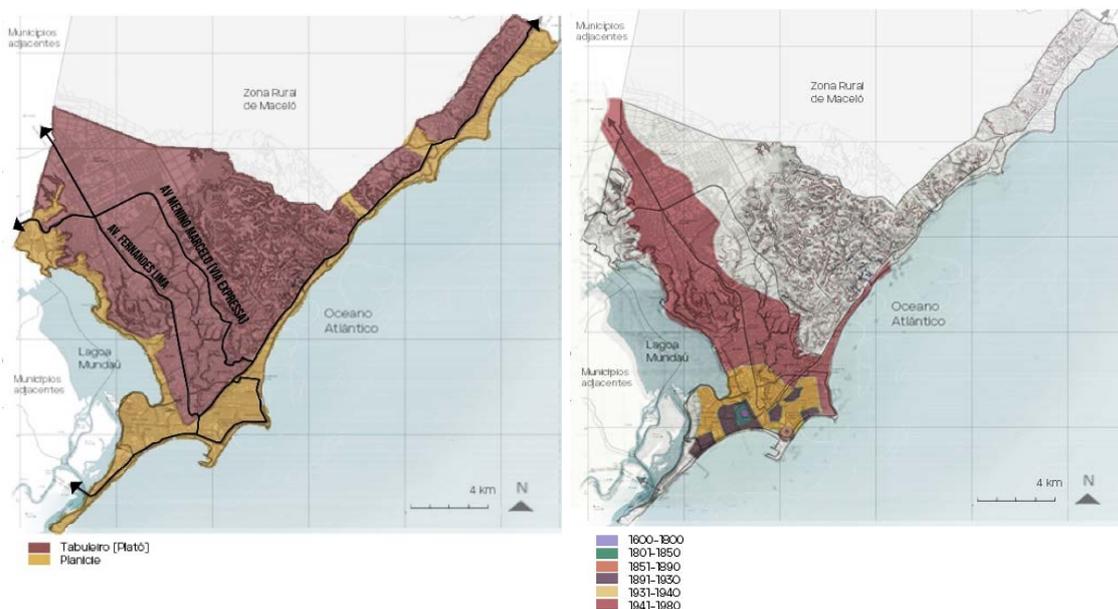
2.2. Caracterização geográfica, urbanística e social

A geomorfologia maceioense possui duas conformações distintas, planícies (parte baixa da cidade) e tabuleiros ou platôs (parte alta da cidade)³² (Figura 07), de modo que o próprio declive acentuado entre esses dois planos foi também definidor dos alargamentos iniciais da cidade, da formação dos eixos viários e da linha férrea. Assim como vimos, as construções iniciais estavam situadas na planície em função da proximidade com a água e condições ambientais favoráveis, mas com o passar do tempo a limitação provocada pelo território estreito do perímetro lagunar fez com que a área ficasse restrita à construção de moradias predominantemente populares.

A gradual ampliação da cidade para a faixa do tabuleiro/platô se dá principalmente pela construção da Av. Fernandes Lima, iniciada entre as décadas de 1920 e 1930, época onde também começam a surgir as primeiras decisões em termos de planejamento urbano da cidade. Posteriormente, outros fatores contribuem para a ocupação dispersa da cidade, nomeadamente a construção da Universidade Federal de Alagoas em 1965 e do distrito industrial em 1975 (Almeida, Guimarães, 2017). O resultado foi o surgimento de bairros emergentes e a ampliação subsequente do eixo viário, como a Av. Menino Marcelo, popularmente conhecida como Via Expressa, facilitando ainda mais acesso no sentido sul-norte da cidade desde 1980 (Figuras 06 a e b). A planície litorânea central e norte seria verticalizada e ocupada, especialmente

³² Em Maceió, as planícies subdividem-se em lagunar e litorânea e consistem na parcela do território de menores altitudes (0-10 metros), margeando as águas da Lagoa Mundaú e Oceano Atlântico. O platô/tabuleiro, por sua vez, consiste em uma superfície predominantemente plana com altitude de 45-100m e suaves ondulações, à exceção das grotas e encostas (Japiassú, 2015).

nos últimos sessenta anos, por populações de renda média alta e alta (Cavalcanti, et. al., 2015).



Figuras 06a e b: Fragmentação entre platô/tabuleiro e planície e a gradual expansão urbana de Maceió.

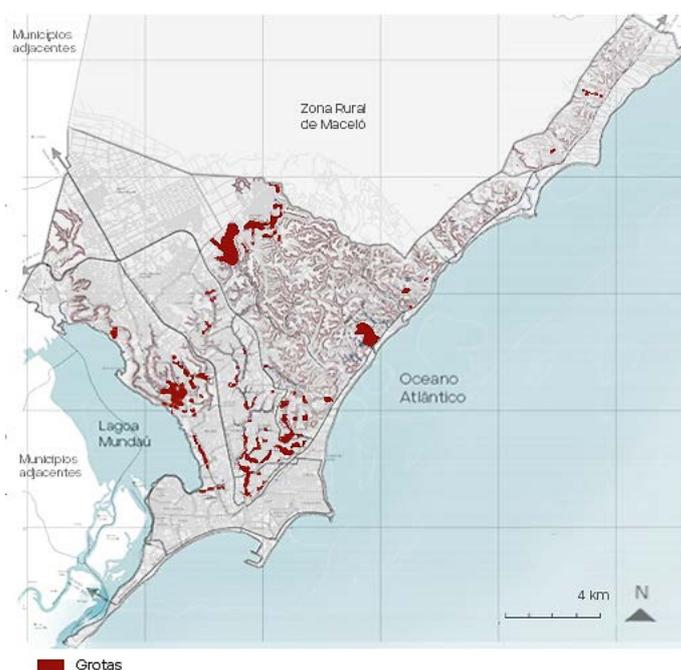
Fonte: Base cartográfica do Plano Diretor de Maceió, adaptado pela autora a partir de dados de Cavalcanti, et. al., 2015 e Japiassú, 2015.

O crescimento veloz de Maceió – que em 1960 Maceió contava com uma população estimada de 168.055 habitantes e apenas duas décadas depois, em 1980, aproximadamente 392.265 mil habitantes (IBGE, 2010) – provocou uma expansão desordenada da malha urbana que buscava ser controlada pela legislação urbanística publicada em 1979 – as Leis nº 2.585 (Código de Posturas) e nº 2.624 de 1979 (Código de Edificações). Apesar da tentativa de implantação de políticas de regulamentação do uso e ocupação do solo maceioense, o que se observou foi um avanço disperso e a apropriação indevida de parcelas do território.

As sequelas se revelam nos dados atuais, que demonstram que 47,1% dos domicílios da cidade possuem esgotamento sanitário adequado e somente 32,7% situam-se em vias públicas com urbanização adequada (IBGE, 2010). Além disso, grande parte das áreas consideradas impróprias para moradia foram também apropriadas para autoconstrução de moradia popular, sobretudo em duas formas de relevo acentuadas que marcam a geografia do local: as encostas, que são os grandes declives que conectam a planície ao tabuleiro/platô, e as grotas, declives que cortam o tabuleiro e servem como vales de drenagem natural das águas pluviais (Japiassú, 2015). Enquanto as características físico-ambientais se colocavam como barreiras à expansão da cidade especialmente por oferecerem risco à população, a solução

encontrada era a formação de núcleos urbanos precarizados, sobretudo em grotas³³. De acordo com o Censo de 2010, haviam 95 aglomerados subnormais na cidade, que abrigavam 12% da população maceioense; dentre eles, 75 eram classificados como grotas (Censo, 2010). Dados mais recentes coletados estimam que existam hoje 100 grotas (ONU-Habitat, 2018), onde vivem mais de 100 mil habitantes (Figura 07)³⁴.

A observação simultânea de mapas de distribuição da população negra maceioense e de renda familiar mensal (Figuras 08 a e b) expõe que a segregação socioespacial da cidade também tem cor e raça, pois os bairros com maior concentração de pessoas negras coincidem com os setores censitários de menor renda (Paula, 2010). Na imagem identificamos que as zonas com maior acúmulo de renda estão situadas: i) na faixa litorânea central, que contempla a zona de verticalização intensa dos bairros costeiros³⁵ e consiste na parcela de terra mais valorizada da cidade, pois situa-se nos trechos mais paradisíacos do forte circuito turístico voltado às praias maceioenses; ii) na área correspondente ao início da Av. Fernandes Lima, que abrigava casarões burgueses no século XX e hoje é uma importante zona comercial e residencial; e iii) na zona de condomínios fechados de casas de alta renda³⁶ do platô maceioense, no centro do mapa.



³³ Em Maceió, o termo “grotas” é utilizado para referir-se às ocupações irregulares declives de vales sinuosos, formações geográficas específicas da geomorfologia da cidade. Pode-se dizer que consiste em uma nomenclatura popular específica da região para referir-se às favelas.

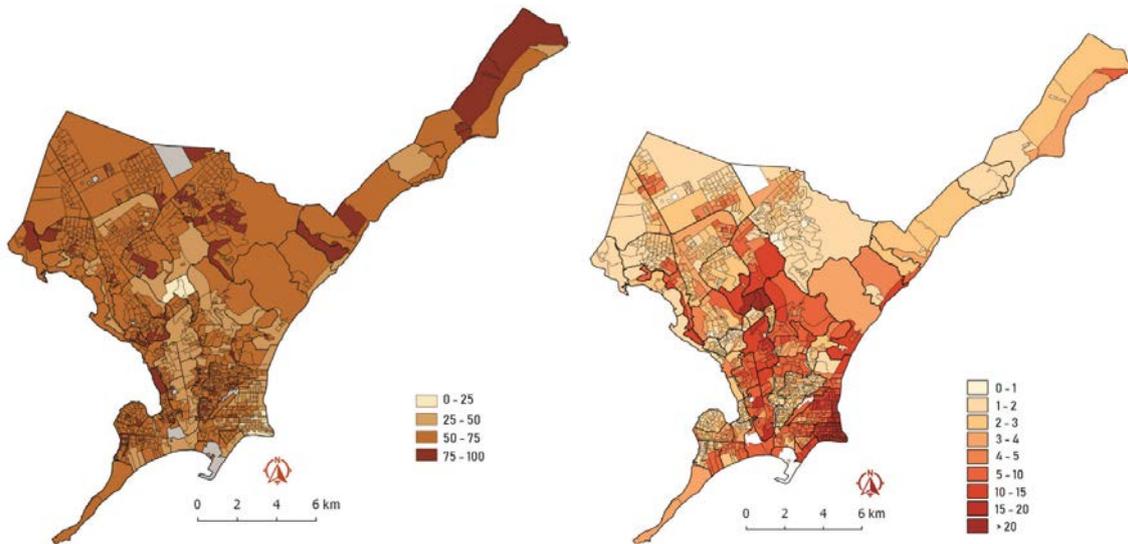
³⁴ É importante mencionar que a informalidade das ocupações de grotas pode provocar uma defasagem na produção de dados oficiais, refletindo em números e recortes territoriais muitas vezes subdimensionados e em constante alteração.

³⁵ Especialmente os bairros da Pajuçara, Ponta Verde, Jatiúca e Cruz das Almas.

³⁶ Condomínio Aldebaran e o Condomínio Jardim do Horto.

Figura 07: Localização das grotas em Maceió.

Fonte: Base cartográfica do Plano Diretor de Maceió, adaptado pela autora a partir de dados da ONU-Habitat, 2019.



Figuras 8a e b: Mapa de distribuição de população negra e mapa de renda familiar (salários mínimos).

Fonte: Paula, 2010, p. 62.

Posto que Maceió conta com uma população majoritariamente negra (aproximadamente 62%) e feminina (aproximadamente 53%)³⁷, é o grupo de mulheres negras e pardas que mais sofre os impactos da desigualdade territorial da cidade. Os índices de violência confirmam a vulnerabilidade social de populações negras em Alagoas, que lidera o ranking como o estado brasileiro que apresenta maiores diferenças de vitimação entre pessoas negras e não negras desde o ano de 2015, com taxas de homicídio de negros 42,9 vezes maiores que pessoas não negras. No ano de 2019, por exemplo, 73,3% das vítimas letais eram pessoas negras e 99% das mulheres assassinadas no estado também eram negras (Atlas da Violência, 2019), resultado do processo de segregação que tem reflexos atuais, mas raízes coloniais.

A conta a ser paga pela vila comercial viria de forma inexorável nos anos que sucederam o período imperial e chegaria até os anos republicanos. Se na economia avultaram os empreendedores que laboravam em variados setores da economia; por outro lado, o predomínio da vida política da província e do futuro estado seria preponderantemente da era colonial, até os dias atuais, açambarcado pela elite do açúcar, atingindo todos os poderes. E a promissora vila que se tornaria uma metrópole receberia todo o legado da decadência do engenho e da sua sucessora, a usina, um escoadouro de sua população desassistida que iria formar um enorme cinturão de favelas em seu redor, com todas as demandas sociais, de cidadania, não atendidas (Teixeira, et. al., 2015).

³⁷ A população maceioense representa 32% de mulheres negras, 29% de homens negros, 21% de mulheres não-negras e 17% de homens não-negros (IBGE, 2010).

Se a distribuição das pessoas e funções na cidade se dá de forma desigual em Maceió, assim também se dá a distribuição do sistema de mobilidade. O município cresce orientado pela valorização de veículos individuais em detrimento do investimento em transportes coletivos, encontrando na constante ampliação da malha viária a solução para os problemas em mobilidade. É o que discutiremos a seguir.

2.3. Entre políticas de mobilidade e a realidade da cidade

Mobilidade urbana traduz-se na "condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano" (PNMU, 2012), isto é, na capacidade de pessoas e bens se moverem pela cidade. O sistema de mobilidade inclui não apenas os transportes, mas tudo aquilo que molda a forma como nos movemos e porquê nos movemos, compreendendo as infraestruturas (vias, calçadas, pontos de ônibus, etc), os serviços ofertados, os modos de transportes disponíveis, a disposição das funções cotidianas (moradia, emprego, educação, comércios, serviços, serviços de saúde e lazer, por exemplo) e as formas como as pessoas ocupam e se distribuem na cidade. É nesse sentido que, antes de discutir as políticas públicas vigentes em mobilidade, passamos pela breve apresentação das dinâmicas territoriais e sociais da cidade e, agora, avançaremos na intenção de captar a estrutura dos sistemas de circulação e o funcionamento da mobilidade em Maceió.

2.3.1. Sistema de mobilidade de Maceió

Maceió conta hoje com uma estrutura viária (Figura 09) moldada a partir de vias que cortam a cidade em dois eixos norteadores: i) o sentido sul-norte, que antes restringia-se à antiga Estrada do Trapiche da Barra (atual Av. General Hermes) atualmente abarca a Av. Fernandes Lima/Durval de Góes Monteiro (onde se inicia a estrada BR-104), a Av. Menino Marcelo (ou Via Expressa) e a recente Rota do Mar (ou Ecovia Norte); e ii) o sentido sudoeste-noroeste, com a via que conecta as estradas AL-101 Norte e Sul e atravessa toda a extensão litorânea da cidade. Além disso, conta com as vias que interligam platô e planície, nomeadamente a Av. Rotary e Juca Sampaio, Av. Leste-Oeste/Dique Estrada, Av. Pierre Chalita e diversas ladeiras que compõem a malha viária do município (Cavalcanti, et al., 2015). Também é composto de trajetos alternativos que visam desviar parte do trânsito das principais avenidas, como o caso

do Eixo Quartel, inaugurado em 2018, que torna possível a travessia de parte da Av. Fernandes Lima através de vias paralelas, chegando até a Av. Rotary.

O principal modo de transporte em Maceió é o rodoviário³⁸, que é composto sobretudo por automóveis privados (carro e motocicleta) e transportes públicos, sendo o ônibus/autocarro o principal modo de locomoção das parcelas da população com menor renda. Diversos serviços de transportes clandestinos/informais também são oferecidos por terceiros, como as lotações, “peruas”, vans e ônibus irregulares e servem como alternativa aos transportes regularizados. Maceió conta ainda com o serviço de Veículos Leves sobre Trilhos – VLT, que conecta o centro da cidade com os municípios de Rio Largo e Satuba, e com o transporte hidroviário ligado ao Porto do Jaraguá.



Figura 09: Mapa das vias principais e linha férrea.

Fonte: Base cartográfica do Plano Diretor de Maceió, adaptado pela autora.

A rede de autocarro/ônibus em Maceió é composta por 112 linhas subdivididas em quatro lotes (Figura 10), onde operam serviços e empresas distintas - Cidade de Maceió no lote amarelo, São Francisco no lote azul, Veleiro no lote verde e Real Alagoas

³⁸ O gerenciamento dos transportes urbanos da cidade é realizado pela Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Maceió (SMTT).

no lote vermelho –, que aplicam com uma tarifa de valor unificado pago por viagem, com possibilidade de pagamento de uma única passagem em viagens de mais de um trecho em uma mesma linha e que se conectem nos poucos terminais de integração dispostos pela cidade. O valor que antes custava R\$ 3,65 sofreu uma redução recente e passou a custar R\$ 3,35³⁹, o bilhete mais barato entre as capitais brasileiras⁴⁰. O consórcio SIMM – Sistema Integrado de Mobilidade de Maceió, efetuado em 2016, tornou possível o transbordo de passageiros/as entre veículos de uma mesma linha sem custo adicional de passagem em um período de uma hora e meia, mas a desagregação do sistema por diferentes empresas faz com que seja cobrado o valor de uma nova passagem em caso de mudança de linha.

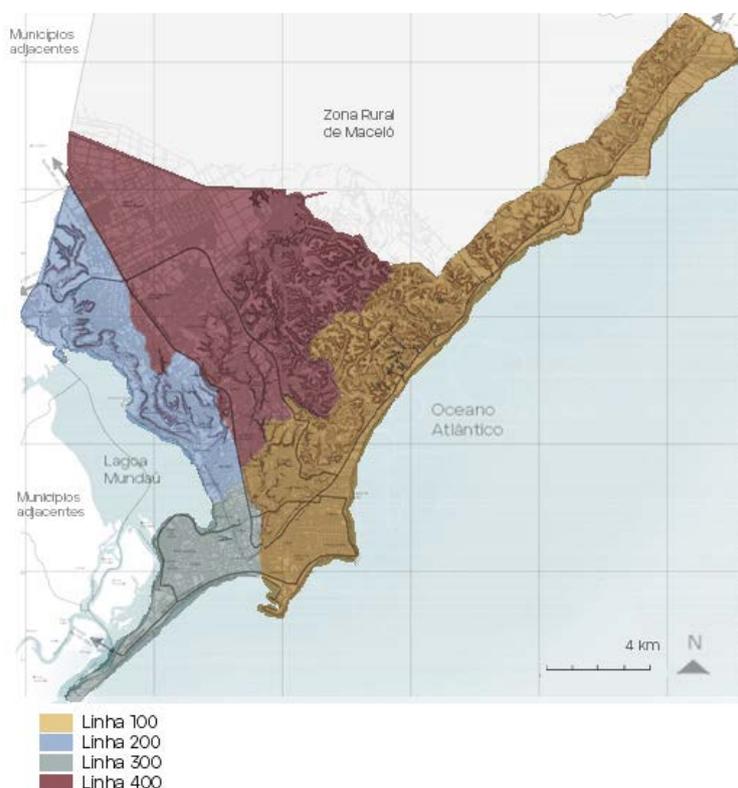


Figura 10: Regiões da frota de autocarro/ônibus de Maceió divididas por lote e cores.
Fonte: Base cartográfica do Plano Diretor de Maceió, adaptado pela autora a partir de dados da SMTT.

³⁹ No início de 2022, o valor equivalente em euro de cada bilhete representava em média €0,65, enquanto o ordenado mínimo brasileiro – de R\$1.212,00 sem os descontos – equivalia a €230,00. Para perceber as diferenças do acesso à mobilidade em cidades como Maceió e Lisboa – cujo ordenado mínimo atual é de €705,00 sem os descontos –, podemos tomar como exemplo a seguinte situação: enquanto em Lisboa a tarifa mensal de €40,00 para a região metropolitana representa um custo diário médio de €1,33 para os passageiros independente do número de viagens realizadas ao longo do dia, a tarifa diária de Maceió representaria €1,30 para apenas duas viagens realizadas por dia. Em uma comparação bastante simplificada, baseada nas diferenças do valor do ordenado mínimo nos dois países, podemos conjecturar que a proporção dos custos de viagens em Maceió é significativamente superior aos custos de viagens em Lisboa.

⁴⁰ Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2021/01/22/maceio-reduz-tarifa-de-onibus-para-r-335-valor-mais-barato-entre-as-capitais-brasileiras/>>. Acesso em: 01 de dezembro de 2021.

Em termos climáticos e geográficos, as temperaturas amenas durante todo o ano são potenciais da cidade, uma vez que tornam o ambiente propício para a promoção da mobilidade ativa, especialmente em espaços sombreados por árvores ou outros elementos. O relevo marcado por uma topografia predominantemente plana com duas amplas planícies também é propício à mobilidade não motorizada, especialmente deslocamentos a pé e em bicicletas, ainda que precisem estar integrados com estratégias para localidades com altos declives como as grotas.

Alguns desafios particulares têm se colocado na pauta de mobilidade em Maceió, sobretudo o crescente número de veículos em circulação pelas vias, que tem provocado um congestionamento significativo na maior parte da cidade, resultando no aumento do tempo gasto em deslocamentos dos maceioenses. Como forma de minimizar os impactos nos principais eixos da malha viária, implementou-se uma faixa exclusiva para autocarros/ônibus, denominada “faixa azul”, na Av. Fernandes Lima e no trecho da orla marítima que contempla os bairros de Jatiúca e Ponta Verde.

Hoje, a expansão da cidade no sentido noroeste, mas sobretudo no sentido norte, é um desafio extra ao planejamento urbano de Maceió, porque carrega em si obstáculos do sistema de mobilidade urbana com a eminente necessidade de abertura das novas vias em áreas ainda não ocupadas e sem infraestrutura de saneamento. Na figura 11, é possível visualizar espacialmente manchas de potencial crescimento, expansão e adensamento da porção de terra em azul, que atravessa o processo gradual de ocupação mais recente da cidade. Observa-se um movimento de espraiamento acelerado com permanência de glebas desocupadas no tabuleiro central, um crescimento popular de construções informais à noroeste, uma expansão de alta renda marcada pela verticalização e condomínios fechados no sentido do litoral norte da cidade, o prolongamento dos conjuntos populares do Benedito Bentes no sentido praia e a formação de grotas na mesma área.

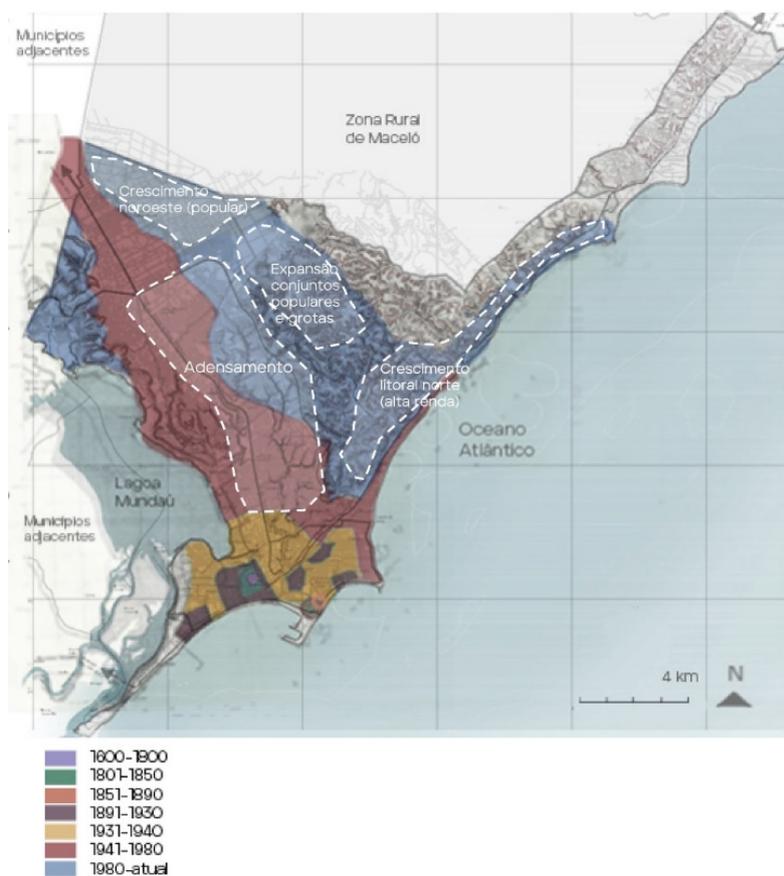


Figura 11: Áreas de expansão, adensamento e crescimento atual.

Fonte: Base cartográfica do Plano Diretor de Maceió, adaptado pela autora a partir de dados de Japiassú, 2015 e Cavalcanti, et. al., 2015 (p. 30).

A movimentação ao norte e noroeste da cidade - que tem forte relação com a recente instalação de grandes empreendimentos imobiliários⁴¹ na cidade – e a aplicação de capital apenas na ampliação ou execução de vias tem como consequência uma cidade que enfrenta a intensificação do tráfego de automóveis e a ineficiência da infraestrutura urbana em zonas que não comportam alta densidade. Ao invés de valorizar a ocupação de áreas vazias nas localidades centrais do tecido urbano, opta-se pela expansão da malha urbana e, conseqüentemente, viária, com altos investimentos privados em empreendimentos de luxo.

Outro grave problema de mobilidade em Maceió reside nos modos de deslocamento não-motorizados, tanto pela ineficiência das infraestruturas quanto pela violência urbana que compromete a segurança dos transeuntes – sobretudo as mulheres. No caso da bicicleta, a desconexão das poucas ciclovias existentes (Figura

⁴¹ Destacam-se as construções do Shopping Pátio (2009) e Supermercado Atacadão (2010), à noroeste, e Shopping Parque (2013), Leroy Merlin (2016) e Supermercado Atacadão (2018), no litoral norte.

12) entre si e/ou com os diferentes modos de transporte torna a sua escolha uma decisão baseada principalmente na impossibilidade de arcar com outros modais e no uso alternativo por motivações ambientais, para fins de lazer ou esporte. Nos deslocamentos pedonais, os pedestres encaram a insegurança – resultante da violência urbana da cidade e da falta de vitalidade de determinadas zonas muradas e monofuncionais –, calçadas irregulares que dificultam a acessibilidade e pouca ou nenhuma arborização, tornando os trajetos desagradáveis em função das temperaturas elevadas durante todo o ano.

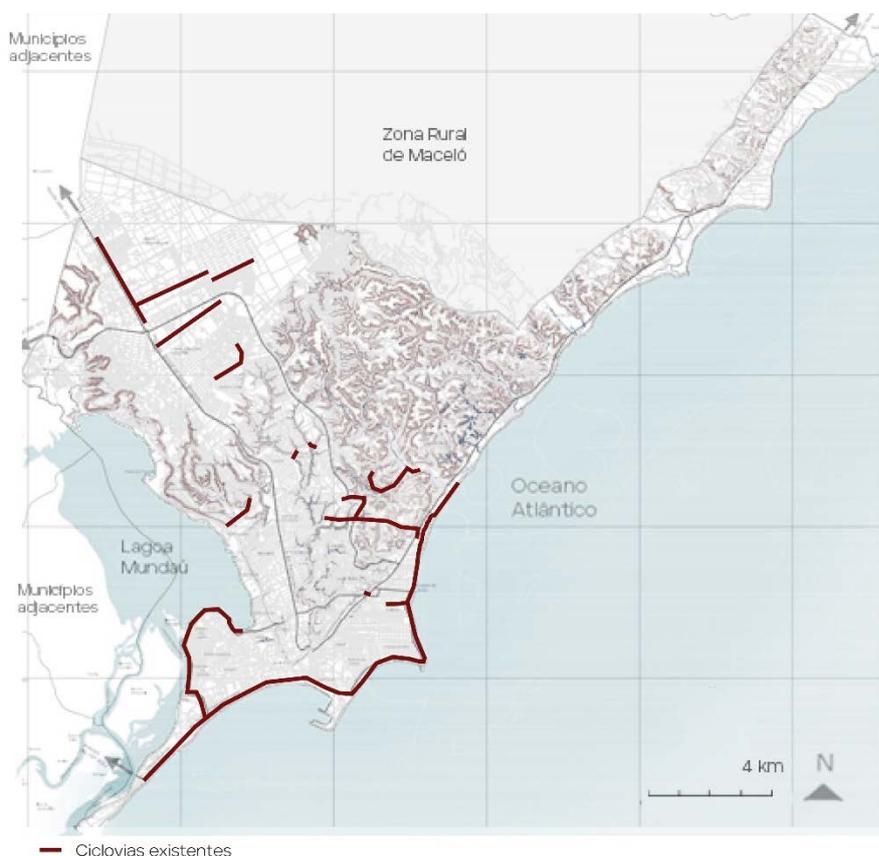


Figura 12: Mapa das ciclovias de Maceió.

Fonte: Base cartográfica do Plano Diretor de Maceió, adaptado pela autora com base em dados do Ciclomobilidade de Maceió (2021).

As falhas em mobilidade se amplificam ainda mais com a facilitação do acesso da população ao veículo particular, provocando uma baixa eficiência dos transportes coletivos e o aumento significativo das tarifas, de modo a prejudicar os deslocamentos da maior parcela da população maceioense. No tópico seguinte, vamos contrapor a realidade dos transportes na cidade com as políticas públicas vigentes para perceber quais respostas estão sendo dadas às problemáticas em mobilidade atuais.

2.3.2. A aplicação prática dos instrumentos de gestão da mobilidade

O primeiro passo para uma leitura sobre mobilidade urbana é perceber quem são os agentes responsáveis por garantir o funcionamento desse sistema. No caso do Brasil, essa distribuição se dá em três instâncias principais: i) cabe ao Governo Federal fornecer as leis nacionais que visam regulamentar os sistemas de mobilidade no país; ii) cabe ao Governo Estadual promover a interação dos municípios através de políticas regionalizadas (serviços de transportes intermunicipais e demais serviços de interesse comum à vários municípios); e iii) cabe ao Governo Municipal as principais funções: planejar e executar todo o sistema de mobilidade do município, garantindo transportes públicos essenciais para toda a população, gerindo infraestruturas públicas como vias e calçadas, fiscalizando se as normas de trânsito estão sendo cumpridas, entre outros. A qualidade da integração e execução dessas políticas são determinantes nas características e condições de nossas viagens, nomeadamente segurança, conforto, custo, disponibilidade, constância, tempo, acessibilidade, entre outros.

Desde a implementação do Estatuto da Cidade (Lei Federal Nº 10.257/01) pelo Ministério das Cidades em 2001, o Brasil tem incorporado mudanças legislativas na cidade e, conseqüentemente, na mobilidade. Assim, transporte público tornou-se um direito social constitucional garantido a todos os cidadãos brasileiros desde o ano de 2015. Desde 2012, através da Lei 12.587/12, passamos a possuir uma Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que determina um conjunto de diretrizes e recomendações para a mobilidade no Brasil. Essa política define, a título de exemplo, as entidades responsáveis por executar e pagar por cada atividade ou serviço de mobilidade (União, Estados ou Municípios), definir os subsídios fornecidos à população, identificar as regras que regem o sistema de mobilidade no país e como essas regras se articulam com as outras políticas de desenvolvimento urbano vigentes.

Além disso, a lei federal institui a obrigatoriedade do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) em municípios com população acima de 20 mil habitantes e/ou que pertencem a Regiões Metropolitanas como forma de garantir transparência e comprometimento dos gestores com a devolução de soluções e propostas em mobilidade. A recente lei estabeleceu um prazo até o ano de 2019 para que todos os municípios com mais de 250 mil habitantes apresentassem um plano definido, mas mesmo com uma extensão de três anos do prazo proposto, muitos municípios seguem sem plano. É nesse panorama que, mesmo com a expansão da cidade e com a intensificação do tráfego de veículos, Maceió segue sem plano de mobilidade vigente, de modo que a

regulamentação específica do sistema de mobilidade está restrita à leis urbanas mais amplas, que contemplam de forma menos específica todas as pautas da cidade.

Em termos de normativas que regem o uso e a ocupação do solo, Maceió conta hoje com dois instrumentos principais: o Código de Edificações e Urbanismo e o Plano Diretor Municipal. Antes disso, a primeira lei que se teve registro na cidade foi o Código Municipal de Maceió (Lei nº 575 de 1957), seguida do primeiro Código de Edificações da cidade (Lei nº 2.624 de 1979), que revogava as disposições anteriores. Entretanto, é somente no ano de 1981 que Maceió passa a contar com um código de urbanismo, intitulado Plano de Desenvolvimento de Maceió, que viria a ser substituído pelo Plano Diretor Municipal em vigor, publicado em 2005 (Lei nº 5.486 de 31/12/2005). O Código de Edificações, por sua vez, passa por inúmeras revisões ao longo dos anos (1985, 1989 e 1998), e chega em sua versão atual no ano de 2007, com a Lei Nº 5.593.

O Plano Diretor Municipal consiste no principal instrumento da política de desenvolvimento urbano e ambiental de Maceió, pois estabelece regras, parâmetros e instrumentos de comprometimento do poder público municipal e também de privados (empresas ou cidadãos comuns). Através desse documento, a Prefeitura se compromete a implementar uma série de medidas específicas para que o sistema de mobilidade se articule com outros tópicos prioritários, sobretudo meio ambiente, habitação e uso e ocupação do solo.

No tocante aos transportes, o documento define mobilidade como:

O direito de todos os cidadãos ao acesso aos espaços públicos em geral, aos locais de trabalho, aos equipamentos e serviços sociais, culturais e de lazer através dos meios de transporte coletivos, individuais e dos veículos não motorizados, de forma segura, eficiente, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável (PDMM, 2005).

Como forma de assegurar a melhoria do sistema de mobilidade na cidade, o instrumento é norteado por diretrizes gerais⁴², das quais podemos resumir e categorizar enquanto: a) medidas práticas em transportes, como a priorização e estruturação do transporte coletivo e mobilidade ativa (não-motorizada), a diversificação do transporte municipal e intermunicipal, a promoção de tarifas condizentes com a capacidade de gastos da população e a articulação dos diversos sistemas de transporte coletivo por integração modal; e b) medidas institucionais, como a integração das ações municipais com estratégias estaduais e federais e a garantia da participação da população nas discussões sobre transporte urbano. Para contemplar esses tópicos, o plano propõe

⁴² Art. 79 do Plano Diretor Municipal.

ainda diretrizes específicas, que optamos por elencar em categorias, de modo a possibilitar a visualização de seus principais objetivos:

- i) Melhoria dos acesso à cidade (prolongamento da avenida litorânea até o limite do Município, duplicação da AL-101 Norte até o limite do Município com Paripueira, integração metropolitana através do sistema cicloviário e hidroviário, etc);
- ii) Melhoria das conexões entre diferentes áreas internas da cidade (ligação do litoral norte ao Benedito Bentes, ligação dos bairros da planície litorânea central ao Farol, interligação da lagoa Mundaú à orla marítima, ampliação da interligação leste-oeste da Cidade, ligação da Chã da Jaqueira/Chã de Bebedouro com Jardim Petrópolis/Santa Amélia/Av. Fernandes Lima, ligação do Barro Duro, Feitosa e Jacintinho ao Farol e ao vale do Jacarecica, etc.);
- iii) Ampliação de vias existentes (alargamento da Av. Menino Marcelo, duplicação da Av. Gustavo Paiva, etc);
- iv) Melhoria da conexão entre vias existentes (estudo para interligação da Av. Menino Marcelo à AL 101 Norte e Av. Fernandes Lima, etc);
- v) Ampliação do sistema viário (Inclusão de novas vias estruturantes em bairros da planície litorânea central, implementação do sistema viário do litoral norte, etc);
- vi) Melhoria dos transportes públicos (implantação de faixas exclusivas para ônibus ou de corredores de transportes coletivos, aumento da frota de autocarros/ônibus, estruturação de um sistema de informação digital acerca dos horários e rotas dos transportes coletivos, etc);
- vii) Diversificação dos modos de transporte (ampliação e melhoria do sistema hidroviário e ferroviário, ampliação e interligação do sistema cicloviário, implantação do sistema integrado de transportes e instalação de novos terminais intermodais, etc);
- viii) Melhorias no sistema institucional de mobilidade (apoio à criação do Conselho Metropolitano de Transportes Urbanos, capacitação técnica e integração de outros órgãos/entidades prestadoras de serviços, etc).

Quando analisamos o mapa propositivo do sistema municipal de mobilidade (Figura 13), alguns elementos se destacam: i) a criação de um eixo paralelo à Av. Fernandes Lima no sentido norte-sul, que conecta o centro da cidade, a planície central e a planície litorânea e o platô e conta com diversas estações de transbordo (em roxo); ii) a ampliação da malha viária na parcela norte-nordeste da cidade (em laranja), que coincide com a mancha de expansão recente do norte da planície (em azul); iii) a

formação de eixo hidroviário para transporte de cargas sob a Lagoa Mundaú; iv) a instalação de quatro funiculares na intenção de vencer desníveis e conectar planície e platô.

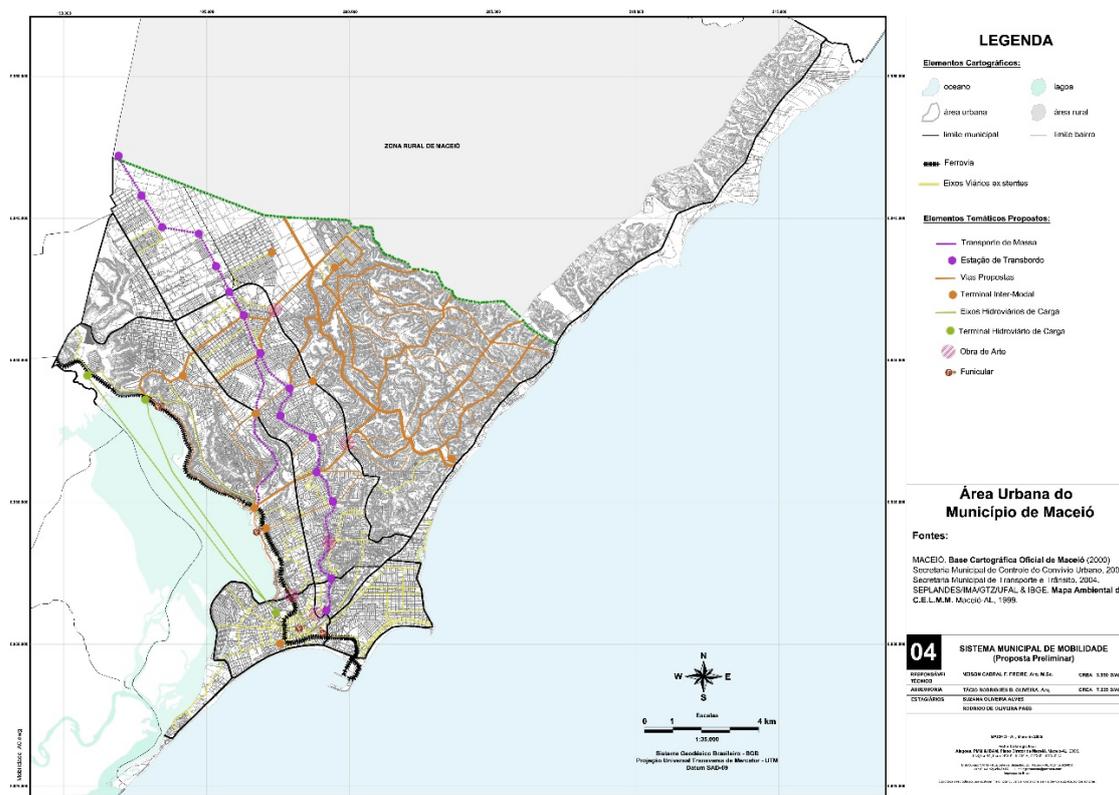


Figura 13: Sistema Municipal de Mobilidade.
 Fonte: Plano Diretor de Maceió, 2005.

Na prática, o que se observa é um documento que apresenta um número elevado de diretrizes concretas voltadas à ampliação da malha viária e diminuição do tempo em transportes – alargamento de vias, implantação de vias secundárias alternativas e melhoria dos acessos da cidade –, mas as medidas voltadas à mobilidade não-motorizada e diversificação dos modos de transporte ainda são acanhadas e pouco específicas, ou seja, acabam por propor ações pouco práticas e exequíveis, que deveriam ser pormenorizadas em um plano de mobilidade municipal. Ademais, vale salientar que o Plano Diretor expõe, em seu Artigo 88, a execução do Plano Diretor de Transportes Urbanos - PDTU, que tem objetivo de implementar ações à curto, médio e longo prazo buscando maior aproximação e concretização das diretrizes no plano.

No ano de 2013, a Prefeitura de Maceió apresentou um mapa síntese (Figura 14) com um conjunto de ações voltadas à mobilidade e que atualmente, quase duas décadas depois, permanece com boa parte das propostas sem concretização ou previsão de início das obras. Dentre elas, encontra-se em andamento a duplicação da Av. 101-Norte e já se encontram concluídas: i) a Ecovia Norte (ou Rota do Mar),

resultado da expansão norte da cidade, que conta com uma ciclovia de 6km de extensão; ii) a implementação da “faixa azul” na Av. Fernandes Lima, o corredor de ônibus/autocarros de Maceió; e iii) o viaduto da Av. Menino Marcelo, que a conecta com a Av. Fernandes Lima e com a saída para a estrada BR-104 nas proximidades da Universidade Federal de Alagoas. Portanto, as medidas recentes estão centradas, sobretudo, na abertura e ampliação de vias e da melhoria da circulação de ônibus/autocarros, mas carecem de investimento na diversificação dos modos de transporte – nomeadamente a instalação dos oito funiculares previstos, a extensão do sistema ferroviário existente (VLT) para a Av. Fernandes Lima, Jaraguá e Jatiúca), a implementação de ciclovias/ciclofaixas, a melhoria dos passeios/calçadas e a ampliação do sistema hidroviário. Além das já mencionadas ações, vale mencionar a recente obra (ainda em construção) de uma ciclovia de aproximadamente 4,8km no canteiro central da Av. Fernandes Lima.

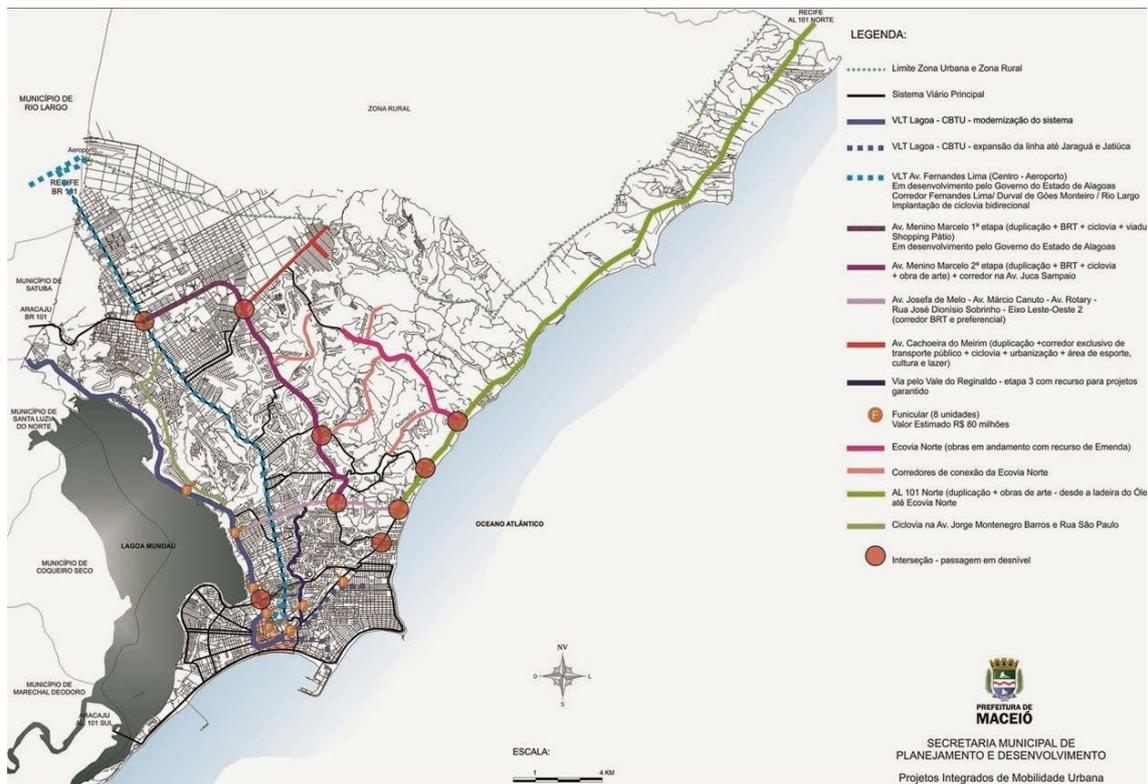


Figura 14: Propostas recentes da Prefeitura de Maceió relativas à mobilidade.

Fonte: Prefeitura Municipal de Maceió. Disponível em:

<http://bicicletadademaceio.blogspot.com/2013_11_27_archive.html> Acesso em: 01 de dezembro de 2021.

Além do Plano Diretor, outro documento significativo já referido é o Código de Edificações e Urbanismo. Ele orienta tecnicamente o uso e ocupação do solo e define aspectos de desenho e construção do urbano e do edificado arquitetônico, fornecendo parâmetros que visam controlar e ordenar a ocupação do território. Em uma breve análise de seus tópicos relativos à mobilidade, podemos resumir que o documento: i)

restringe a identificação, sinalização e denominação dos logradouros públicos; ii) fornece padrões mínimos de dimensão das vias; iii) determina regras de estacionamentos; e iv) apresenta diretrizes e especificações de acessibilidade⁴³. Assim, o que se observa é um conjunto de regras que controlam o processo de construção de vias, estacionamentos e passeios/calçadas, garantindo parâmetros para uma mobilidade mais acessível e confortável.

Mas como todas as políticas apresentadas refletem na experiência da população na prática? Estima-se que o tempo médio gasto em transportes públicos pela população maceioense é de 82 minutos, mas esse número eleva-se significativamente quando são contabilizados os 32 minutos que gastam, em média, aguardando nas paragens em cada trecho da viagem⁴⁴. Quando observamos dados relativos ao impacto dos custos em transportes em Maceió, percebemos que a tarifa em transportes representou por mais de uma década um valor médio de 22,92% do salário do maceioense (SMTT, 2017). Além disso, boa parte da população necessita de mais de uma carreira ou linha para se deslocar, o que encarece significativamente os custos de viagem. Quando falamos sobre moradores da Região Metropolitana e demais municípios adjacentes que realizam movimentos pendulares constantes no sentido da capital, a situação é ainda agravada, uma vez que os custos de transportes intermunicipais⁴⁵ são ainda mais elevados.

Tentaremos aqui compreender como suas trajetórias de vida se cruzam com as de trabalho e se manifestam no urbano para, no fim, propor reflexões acerca das políticas existentes a partir de um recorte específico que representa pessoas e trajetórias invisibilizadas. Abordaremos no capítulo seguinte a perspectiva de trabalhadoras domésticas acerca dos transportes como um exemplo da realidade de muitos grupos sociais na cidade.

⁴³ No Brasil, a Norma de Acessibilidade (NBR 9050/2015) define como acessibilidade a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida” (NBR 9050, 2015, p. 2).

⁴⁴ Segundo estatísticas de transportes públicos apresentadas pela plataforma Moovit. Disponível em: <<https://moovitapp.com>> Acesso em: 15 de dezembro de 2021.

⁴⁵ Em Maceió, o transporte intermunicipal é um serviço público operacionalizado pela ARSAL - Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas, e conta com 202 linhas. O valor da tarifa é variável em função das distâncias, mas uma pesquisa rápida revela que os valores dentro da própria Região Metropolitana podem atingir o dobro do valor da passagem de Maceió.

3. O QUE AS TRABALHADORAS DOMÉSTICAS DIZEM SOBRE A MOBILIDADE?

Assim como nas viagens que percorremos ao longo dos dias e da vida, uma dissertação é um percurso, um conjunto de caminhos, escolhas e diferentes etapas que compõem uma trajetória única. Foram as histórias contadas por mulheres residentes em Maceió que trilharam o começo dessa trajetória, ainda enquanto uma pesquisa exploratória, de onde conversas (entrevistas abertas) abriram espaço para a construção do restante da pesquisa – sobretudo dos tópicos a serem abordados posteriormente nas entrevistas estruturadas.

Esse capítulo é um grande parêntese (ou um “abre aspas”) no texto – pois utiliza de um diferente recurso metodológico –, valorizando essas narrativas contrahegemônicas e produzindo ciência a partir de vivências reais e complexas. Aqui, o desafio principal foi encontrar uma maneira de transpor memória, trajetórias e mobilidade cotidiana sem interferir no processo narrativo das mulheres entrevistadas, portanto, a base dos primeiros relatos foram conversas (entrevistas abertas) conduzidas pelas próprias interlocutoras. A ideia era perceber o que saltava de suas falas sem impor temas específicos, exceto pela introdução do contexto – onde foi explicitada a intenção da pesquisa de compreender um pouco de suas trajetórias cotidianas.

Buscamos caminhos da epistemologia feminista e utilizamos a noção de conhecimento situado de Donna Haraway – ou “*standpoint theory*” (Haraway, 1991) – em contraposição à epistemologia de uma geografia impessoal na intenção de demonstrar que sentimentos e emoções são aspectos corporificados que tem implicações espaciais, ou seja, estão relacionados ao contexto em que se inserem. Acreditamos que, se estamos a falar de trabalhadoras domésticas moradoras da cidade de Maceió, precisamos compreender quem e como são essas mulheres (no plural) para compreender a natureza interligada das opressões que as atravessam, não apenas através de dados quantitativos, mas a partir de uma leitura da cidade pela experiência situada. Essa é a primeira tentativa da pesquisa de atribuir valor epistêmico às suas histórias e percepções, assim como às suas ações e características individuais, de modo a investigar quais deveriam ser as perguntas das futuras entrevistas para observar suas experiências de uma maneira corporificada.

Apesar de reconhecermos que uma fragilidade da investigação aqui apresentada é o conjunto pequeno de mulheres entrevistadas⁴⁶, reforçamos que houve um esforço

⁴⁶ Os principais entraves que levaram ao número reduzido de entrevistadas estão descritos no tópico 3.4.1., onde são discutidas as limitações da abordagem metodológica adotada.

consciente de incorporar perfis representativos desse grupo de mulheres para construir uma narrativa conjunta, onde as histórias fundem-se nas semelhanças dos cenários e cotidianidades e as particularidades se sobressaltam. A intenção partiu do desejo pessoal não somente de descrever, mas de compreender, a partir do olhar cumulativo, as complexidades embutidas nessas experiências sensoriais – que são tanto individuais como coletivas. Defende-se aqui que essa postura de trazer o corpo para o centro das nossas experiências no mundo deveria ser inerente a áreas do conhecimento como Arquitetura e Urbanismo, Geografia e Engenharia, apesar de ser ainda muito questionada, pois acredita-se que observar atentamente os corpos que se deslocam significa reconhecer que a relação dialética entre sujeito e objeto é o ponto central dentro da produção de uma epistemologia interseccional para ler e pensar cidades.

Podemos, para isso, nos debruçar inicialmente sobre a noção de espaço do geógrafo Milton Santos, que o define enquanto um sistema composto pela interação de fixos e fluxos, ou em outras palavras, de objetos e ações indissociáveis entre si (Santos, 2006, p. 63), formado pela materialidade da configuração territorial (dado técnico) e a subjetividade da vida que a anima (dado social). Depois, podemos ainda resgatar a “corpografia urbana” da arquiteta e urbanista Paola Berenstein, que ao considerar que “a cidade é lida pelo corpo como conjunto de condições interativas e (que) o corpo expressa a síntese dessa interação descrevendo em sua corporalidade”⁴⁷, sublinha a valia do registro da experiência urbana através de quem a vivencia. Por fim, se aplicarmos a discussão fenomenológica da arquitetura promovida por Juhani Pallasmaa também à urbe, podemos reforçar a ideia de que a constante interação provocada pelo movimento dos corpos no espaço deve constituir-se enquanto elemento central de análise em estudos urbanos.

A percepção do corpo e a imagem do mundo se tornam uma experiência existencial contínua; não há corpo separado de seu domicílio no espaço, não há espaço desvinculado da imagem inconsciente de nossa identidade pessoal perceptiva. (...) Similarmente, é inconcebível que pudéssemos imaginar uma arquitetura puramente cerebral, que não fosse a projeção do corpo humano e de seu movimento no espaço. (...) Fazer arquitetura exige pensamento claro, mas esse é um modo de pensar corporificado e específico que se dá por meio dos sentidos e do corpo humano, além, é claro, do meio específico da arquitetura. A arquitetura elabora e comunica ideias do confronto carnal do homem com o mundo por meio de “emoções plásticas”. Na minha opinião, o mister da arquitetura é ‘tornar visível como o mundo nos toca’, como Merleau-Ponty se referiu às pinturas de Cézanne (Pallasmaa, 2011, pp. 38-44).

⁴⁷ Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.093/165>> Acesso em: 12 de janeiro de 2022.

As histórias dessas mulheres nos conduzem pelo que o historiador Michel de Certeau descreve enquanto práticas cotidianas envolvidas no circular de “praticantes da cidade anônimas” e tratam-se de “um saber não sabido” (Certeau, 2014, p. 134) que precisa ser descrito para ser interpretado. Enquanto a pesquisadora nesse trabalho situa-se na posição que Certeau compreende como “intérprete” do saber-fazer das táticas descritas pelas “sujeitas ordinárias” – pois a sujeita sozinha muitas vezes não consegue reconhecê-las e a pesquisadora não as detém –, as narradoras tanto refutam pressupostos da pesquisa e outros pontos discutidos até então quanto reconstróem em nosso imaginário suas experiências.

O capítulo é um convite à quem lê para adentrar no itinerário da vida dessas mulheres protegidas sob pseudónimos⁴⁸, percorrendo seus trajetos de modo que algumas inquietações já mencionadas – e também novas – se evidenciem. Inicia com um estudo piloto que engloba duas vivências particulares, incorporando narrativas em profundidade de trabalhadoras das duas diferentes categorias de trabalho - diaristas e mensalistas -, uma mãe e outra não, ambas negras e com diferentes faixas etárias. As diferenças e similitudes desses relatos apresentam-se no terceiro tópico desse capítulo, onde as perspectivas individuais se interligam à revisão bibliográfica do tema para fornecer subsídios à elaboração de um questionário estruturado baseado nos tópicos mais recorrentes e significativos para pensar a mobilidade urbana de forma articulada com aspectos socioculturais. Esse questionário norteia as entrevistas estruturadas apresentadas na última parte da secção, que descrevem as vivências de outras sete interlocutoras.

3.1. Percursos de Elena, 68 anos, mensalista

Fluxos migratórios

Eu nasci em Atalaia, depois eu me mudei com a família pra Maceió, com 9 anos a minha mãe faleceu, somos 2 irmãs, minha irmã faleceu, e eu fui criada pelos meus avós, pais da minha mãe. A gente morava no interior e a gente veio em busca de algo melhor. A gente passou fome. Vindo do interior sem ter ninguém, sem saber, sem emprego, sem nada. Comecei a minha vida com uma situação financeira muito precária, eu comecei a trabalhar com meus 9 anos de idade pra ajudar e aí fui crescendo e como na época a gente era muito pobre e não tinha condições de estudar, e assim eu fui vivendo

⁴⁸ Aqui opta-se por desenvolver a história de duas mulheres anônimas ainda no início do trabalho como forma de demonstrar as etapas de construção da pesquisa, além de acrescer ao recurso textual o recurso visual (esquemas de fluxos e trajetórias) na intenção de demarcar precisamente como as subjetividades presentes em suas falas se distribuem no território.

*com meus avós, com meus tios, e depois que eu fiquei mais adulta um pouco **me casei e passei uns anos em Recife.***

*Depois **minha vó que me criou tava doente**, precisava de alguém pra ajudar, pra cuidar, e eu **abdiqueei da minha vida toda e vim pra cá (Maceió) ficar com ela.** (...) **Não tenho filhos.** Deixei tudo pra trás. (...) Foi quando fez cinco anos ela faleceu, **ai eu já tava aqui e não voltei mais.***

*No começo, **meu marido mandava uma pensão** pra mim. E quando ela faleceu eu disse pra mim mesma: '**Eu preciso trabalhar que é pra mim sobreviver**'. E um belo dia eu tava tomando café, ai de repente **bateu alguém na minha porta** (...) e ela perguntou 'você quer trabalhar?' eu digo 'quero agora!'. Pronto. **Ái minha vida começou como empregada doméstica, a partir daquele momento.***

A trajetória de vida de Elena tem início em um contexto de pobreza e fome no interior do Estado de Alagoas, na cidade de Atalaia. Não tem acesso aos estudos, trabalhando ainda criança para ajudar no sustento da família, e é justamente a precariedade que leva sua família a almejar melhores condições de vida. Eles sabiam que essa mudança implicava em deslocar-se, portanto é ainda na infância que Elena experiencia o primeiro grande movimento de sua vida: a migração no sentido campo-cidade – do município de Atalaia para a capital Maceió (Figuras 15 a e b e Figura 16).

Depois de passar parte de sua juventude em Maceió, o segundo deslocamento marcante em sua trajetória é também uma mudança de cidade, agora realizada em função do casamento. Elena migra para Recife, capital do Estado de Pernambuco, que consiste em uma cidade ainda mais extensa que Maceió e lá vive como dona de casa até o momento em que sua avó adoece. Por tê-la como mãe, encontra na migração de retorno a solução e regressa à Maceió para realizar o trabalho de cuidado com a avó idosa. Com sua morte e a dissolução de seu casamento, se depara com a necessidade de encontrar outra forma de sustento e inicia seu percurso profissional no trabalho doméstico.



Figuras 15a e b: Relação de escala e distâncias entre as cidades de Atalaia (origem) e Maceió (destino) e, depois, entre Maceió (origem) e Recife (destino)⁴⁹.
 Fonte: Google Earth, com alterações da autora, 2021.

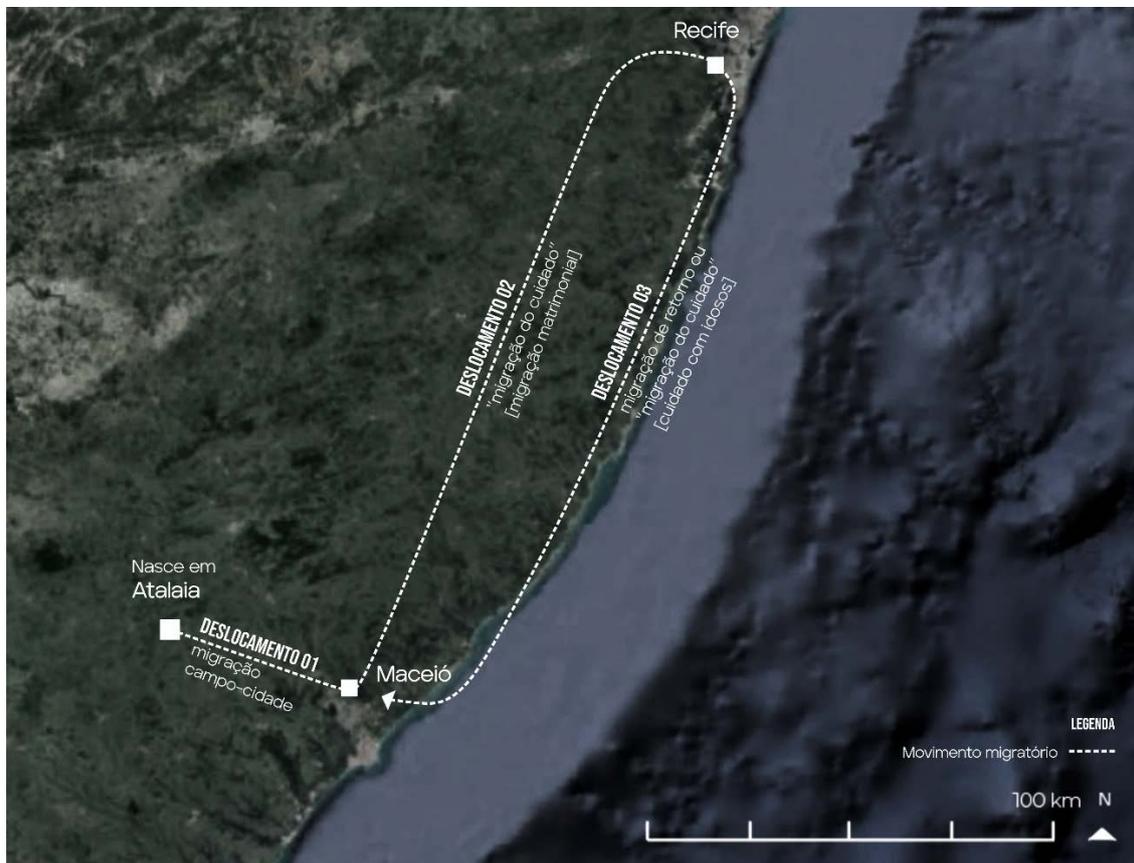


Figura 16: Esquema de fluxos migratórios de Elena.
 Fonte: Google Earth, com alterações da autora, 2021.

⁴⁹ Os infográficos aqui apresentados representam de forma abstrata e esquemática o sentido dos fluxos descritos, não apresentando uma projeção real dos deslocamentos. Servem, portanto, para demonstrar as direções dos movimentos e, quando aplicável, suas relações de escala, propósito, paragens e alternâncias entre diferentes modos de transporte.

Relação com o local de moradia e trabalho

Quando eu cheguei aqui pra morar nessa casa que eu tô eu tinha 6 anos de idade. Tenho família aqui no bairro, tio, primos, primas... que já moram há muitos anos. Quando precisei trabalhar, de repente chegou alguma pessoa na minha porta e perguntou: ‘você quer trabalhar?’ Ai eu disse: ‘quero sim’. Ela disse: ‘é pra meu filho e minha nora, que estão recém-casados e precisando de uma pessoa, porque ela trabalha, o marido trabalha⁵⁰’. E eu fiz: ‘tudo bem’. Nesse tudo bem, eu sei que eu estou nessa casa há 14 anos. 14 anos.

Por ter permanecido na casa que morou com sua família desde a chegada em Maceió, Elena nunca experienciou um processo de escolha da moradia, pois sua forma de obtenção da propriedade se deu por cedência familiar. Em função dos anos em que se manteve nessa mesma residência, além de desenvolver uma relação afetiva com o local, foi nessa área que construiu relações de proximidade com outros moradores (familiares a amigos) e formou uma rede de pessoas na cidade em que construiu a vida. Quando necessitou, foi através dessa rede, por indicações “boca-a-boca” e contato na porta de casa, que o recrutamento de Elena para o trabalho doméstico se deu. Assim, em todos os trabalhos que teve, foi encaminhada para locais da cidade de onde surgia demanda, ficando a mercê da disponibilidade da oferta de trabalho.

*Infelizmente eu vou ter que sair da minha casa, pela situação que eu tô vivendo, pelo bairro que tá se acabando, isso está me angustiando porque as pessoas não vê esse lado emocional da gente não, isso aqui é uma história de vida. (...) Eu moro no Bebedouro. **Faz 8 dias que eu estava aqui chegou uma pessoa, olhou minha casa e disse: ‘vai ter que sair’. É muito duro. (...) Cada um vai seguir o seu destino, eu não sei, pessoas que tão desesperada, porque vão pro (bairro) Eustáquio (Gomes), pro Aeroporto, porque você acostumada num bairro, conhece todo mundo, que tem tudo, perto de tudo. Eu se eu quiser ir pro Bompreço, pro Hiper do Farol (supermercados), eu vou, pra você ter uma ideia. O comércio é aqui pertíssimo. A gente ta num bairro que tudo tem. Tudo. Mas se eu não tivesse minha casa, minha patroa disse, ‘se a senhora não tivesse a sua casa, a senhora tava aqui comigo’. Eu disse: mas eu tô’.***

Na altura em que foi entrevistada, Elena passava por um processo de remoção em decorrência do afundamento do solo causado pela extração de sal-gema realizada desde o ano de 1976 pela empresa petroquímica Braskem. O crime ambiental provocou abalos sísmicos que afetaram a evacuação de quatro bairros inteiros – Pinheiro, Mutange, Bom Parto e o bairro de Elena, Bebedouro –, resultando na dispersão territorial dos habitantes, que precisaram buscar locais alternativos para morar. A indenização irrisória conferida aos moradores desalojados é um dos principais

⁵⁰ Cabe enfatizar aqui que a divisão sexual do trabalho também tem um recorte de classe, pois para uma mulher burguesa trabalhar, é preciso que outra mulher execute as tarefas de cuidado para ela.

agravantes, pois limitou significativamente a possibilidade de escolha do local de moradia e tem conduzido os moradores para bairros ainda mais distantes e segregados na cidade. Assim, todas as relações de proximidade que Elena desenvolveu ao longo dos anos com vizinhos e também com as oportunidades que o território em que se inseria ofereciam – acesso a paragens de transportes, comércio e serviços locais – estavam prestes a serem rompidas.

*Eu tava trabalhando na Jatiúca (...) mas eles se mudaram faz uns 3 meses para o Jardim do Horto, aí fica mais próximo da minha casa. Mesmo quando voltar a pandemia, eu pegando ônibus, fica muito mais perto que lá na Jatiúca. **Quando eu tava na Jatiúca, tinha um grupinho de amiga que trabalhava lá, a gente juntava e ia e voltava no mesmo ônibus. E agora a gente se afastou porque agora na área que eu tô agora eu não tenho mais as amigas. Mas eu ainda prefiro porque é mais perto.** Ao invés de 4:30, agora eu acordo de 5h agora. (...)*

***Na Jatiúca ou no Jardim do Horto, eu só vou pra trabalhar. É saltar do ônibus e ir pro trabalho. Voltar do trabalho, pegar um ônibus e ir pra casa. Nunca quis ficar.** Na Jatiúca eu tinha muitas amigas, minha filha, muitas. Que trabalhava no prédio que eu trabalhava. E eu era a atenção delas.*

No fluxo de sua casa até o antigo endereço de emprego, Elena desenvolveu também relações com trabalhadoras da região, garantindo umas às outras companhia nas jornadas em transportes cotidianos. Com a mudança de casa de seus patrões, perde essa rede, mas conquista uma diminuição do tempo gasto em deslocamentos, o que para ela significava uma alteração positiva na medida em que provocaria uma melhoria significativa em seus fluxos e aumentaria sua disponibilidade de tempo livre. Apesar disso, sua relação com o espaço circundante ao trabalho não muda, uma vez que em ambas localidades não estabelece vínculos territoriais, apenas laços de amizade com outras mulheres que trabalhavam nas proximidades de seu emprego.

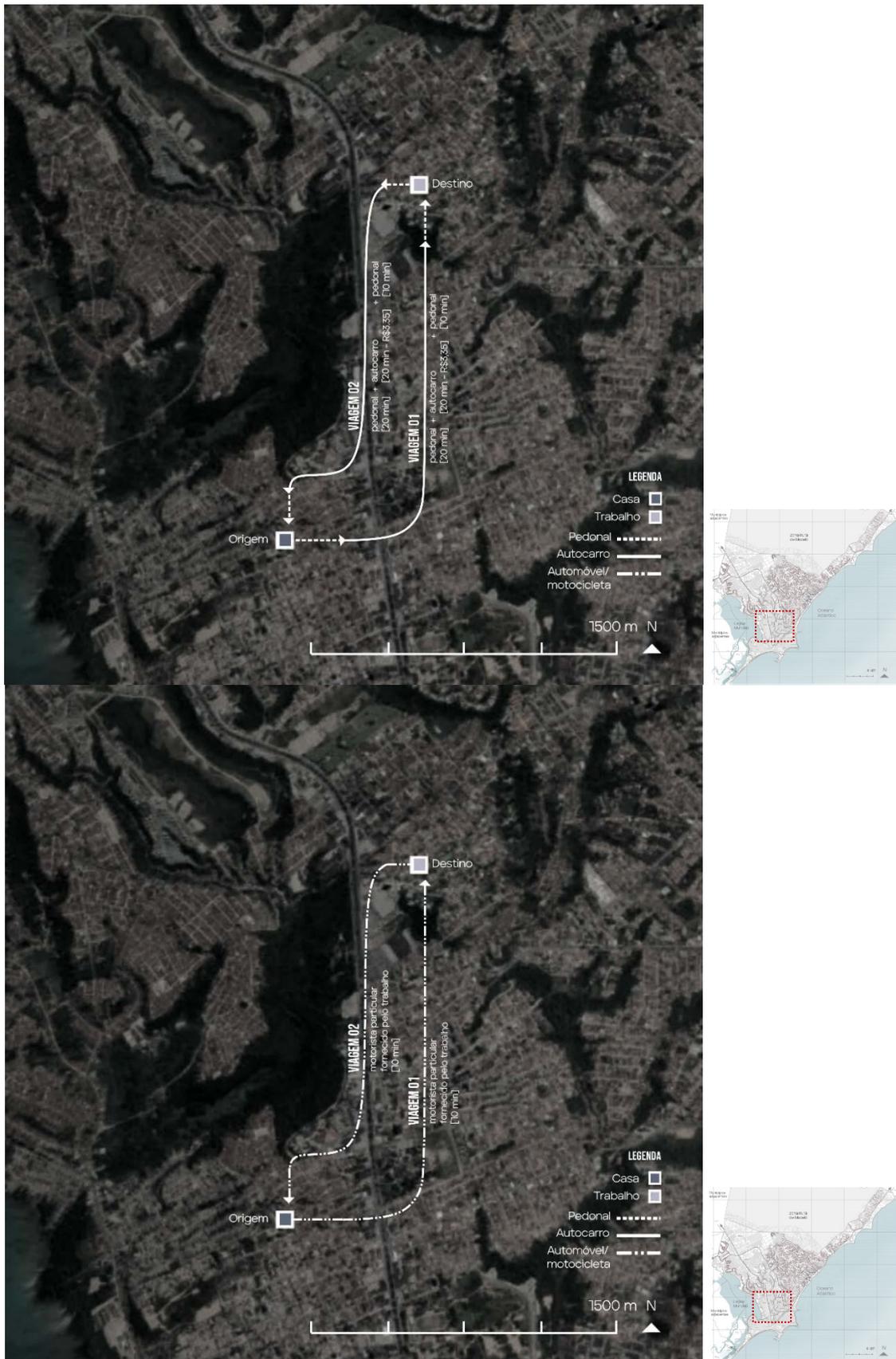
Cotidiano e mobilidade

*O meu dia-a-dia é esse: eu me **acordo todos os dias 4:30h da manhã, 5:00h eu subo uma ladeira para chegar até o ônibus pra chegar ao meu trabalho e nesse trajeto de pegar o ônibus, de descer pra ir pro meu trabalho, isso eu tenho por dia 30 minutos pra isso, e depois tem o tempo do ônibus.** E é um carinho que quando to em casa de folga eu sinto falta deles. **No ônibus, na Jatiúca eu demorava mais ou menos 40 minutos, pro Jardim do Horto 20 minutos.** E no dia-a-dia eu **chego no meu trabalho de 6:00h a 6:15h, isso de segunda a sexta.** Eu entro eu faço tudo na casa: eu lavo eu cozinho, eu arrumo, ainda dou uma assistência quando a mãe não tá na bebezinha, né, na menina. E não é fácil, não é, eu*

tenho 68 anos⁵¹, eu tomo conta de uma casa enorme, com 2 pavimentos, mas eu sou feliz. São 8h trabalhadas, largando de umas 14:15h. Mas com esse problema da pandemia, aí eu estou largando mais tarde, porque eu não trabalho sábado. Nesse problema dessa doença que tá aí, eu não vou de ônibus. Ela contratou uma pessoa só pra me buscar aqui em casa e no trabalho. Quando ela não pode ou o marido me trazer de volta, aí a pessoa vai e me pega pra trazer em casa. Agora na pandemia o rapaz me pega 6h e eu chego lá 6:10h.

O dia de Elena (Figura 17a) começa antes do horário comercial usual, o que faz com que necessite do transporte público ainda no começo da manhã, antes do horário de pico. No ônibus, afirma ter estabelecido um vínculo com outros passageiros frequentes e funcionários de transportes, mas mesmo com as relações afetivas, celebra as alterações da mobilidade provocada pelo contexto de pandemia que a afastaram temporariamente desse meio de transporte. Essa proteção individual e coletiva realizada por padrões conferiu a Elena, assim como a outras trabalhadoras, um maior conforto ao incorporar o transporte individual nos trajetos cotidianos (Figura 17b). Ainda que na condição de passageira, passou a usufruir de uma diminuição de tempo gasto em transportes, mas que veio acompanhada de um aumento na carga horária de trabalho, ou seja, o tempo livre disponível para si manteve-se aproximadamente o mesmo.

⁵¹ Elena já tem uma faixa etária avançada, distinções geracionais que resultam em dessemelhanças das experiências de trabalhadoras mais jovens.



Figuras 17a e b: Esquema de movimentos cotidianos de Elena antes e depois da pandemia.
 Fonte: Google Earth, com alterações da autora, 2021.

O que eu costumo fazer além do meu trabalho é cuidar da minha casa. Os dias que eu to na minha casa são os dias que eu tenho pra

*tirar pra arrumar, pra lavar uma roupa, entendeu? **Só pra minha casa, pra fazer uma compra, ir ao supermercado.** Aqui é um paraíso, tudo que você precisar você encontra. Se precisar pegar ônibus, chamar o uber, você vai lá embaixo e tem uber, feira livre, açougue, mercadinho, farmácia, **tudo que você imaginar você tem junto de você, sem precisar de pegar ônibus.** Eu digo: 'vou ali Jessica', porque é tudo bem pertinho. **Passa ônibus aqui pra onde quiser:** Ponta Verde, Benedito Bentes, tudo você tem aqui.*

*E outra coisa, **a gente fica na porta sentada, bota uma cadeirinha na porta, fica olhando as pessoas passando.** Todo mundo vem aqui na porta. A Jessica quando chegou pra morar comigo ela disse: **'tia, isso aqui é tudo perigoso'** eu disse: **'é não, minha filha. Você vai ver. É tudo tranquilo'**.*

O trabalho do cuidado é a principal atividade da vida de Elena, seja remunerado ou não. Em seu tempo livre, realiza funções semelhantes às do trabalho remunerado em sua casa e, adicionalmente, viagens relativas à mobilidade do cuidado (ida ao supermercado, padaria, etc). Essas viagens são facilitadas graças ao fácil acesso aos transportes e à ampla gama de rotas disponíveis nas proximidades de sua casa. Além disso, a dinâmica de uso das calçadas e contato com vizinhos resulta também em uma maior sensação de segurança no local de moradia, apesar de que haver senso coletivo de que localidades como o Jardim do Horto (local de trabalho) são mais seguros que bairros como o Bebedouro.

*A gente tem que agradecer a Deus pelas lágrimas, pelo sofrimento, pela noite mal dormida. É isso que me sustenta, é isso que me dá força, me dá garra pra eu me levantar 4:30h da manhã pra ir pro meu trabalho feliz da vida! Não vou dizer pra você que a vida de empregada doméstica é mil maravilhas, não é. **Não é fácil ser empregada doméstica, não é fácil, porque quando a gente tem uma sorte de pegar umas pessoas boa pra gente trabalhar é um prêmio de uma loteria.** Eu sou premiada, porque Deus me botou eles no meu caminho e eu no caminho deles, entendeu? Hoje **eles tem uma bebê de 6 anos, que é minha neta, que eu digo, e tô lá. Mas nem toda empregada doméstica tem essa vida que eu tenho.** Tem muitas que sofrem, muitas que sofrem, muitas. **Porque sofre, porque tem filho, porque tem que levantar pra ir trabalhar.** Não é fácil, de maneira nenhuma é fácil. Sou feliz, **tenho orgulho de ser empregada doméstica,** entendeu? Não tenho vergonha de ser empregada doméstica, **é um trabalho como um outro qualquer.** E é assim a vida. Minha história de vida é essa.*

3.2. Percursos de Maria, 51 anos, diarista

Fluxos migratórios

***Meus pais eram analfabetos,** pai e mãe, e não botavam os filhos na escola. **Eu nasci e cresci em sítio.** Ficamos 2 anos nessa fazenda em Joaquim Gomes e depois **mudamos para Colônia Leopoldina quando eu tinha 11 anos, num sítio** em que só tinha a minha casa. A estrada fazia volta na nossa fazenda, não tinha nenhum vizinho, os*

vizinhos ficavam distantes. *Eu, minha mãe, meu pai e mais 3 irmãos. (...) Aí eu **comecei a trabalhar com mais ou menos uns 12 anos. Eu trabalhava no campo, com cana, banana, na roça. A gente morava no sítio, numa casa sem saneamento, de taipa, trabalhava e não tinha que pagar aluguel, mas também não recebia salário.** Quando eu tive filho, eu continuei trabalhando pra dar pra minha filha. Lá em Colônia tinha as discoteca, shows, aí **no final de semana me mandava pra cidade né, na cidade eu era do estilo da cidade, em casa eu era como de casa. Nisso, eu fui crescendo e inventei de começar a namorar. 4 anos depois engravidei, com 15 anos. Depois, engravidei novamente e novamente... tive 4 filhos. Fiquei um bom tempo cuidando da minha mãe e depois vim pra cá (para Maceió).***

A história de Maria começa no interior do Estado de Alagoas, marcada por uma habitação precária, sem acesso a saneamento, energia, estudo e informação. Seu primeiro grande deslocamento consiste na migração para Colônia Leopoldina ainda criança, onde se insere no trabalho infantil campestre - um serviço braçal, pesado e sem remuneração, que preserva dinâmicas pós-abolicionistas de concessão de moradia em troca da força de trabalho. A maternidade na adolescência/juventude reduz ainda mais as já restritas possibilidades de Maria e o trabalho de cuidado com a mãe a mantém no sítio por um tempo prolongado. Quando a demanda do cuidado pelos filhos e mãe é minimizada – uma vez que os filhos cresceram e a mãe melhorou de saúde -, Maria começa a concretizar seu antigo sonho de mudar de cidade para mudar de vida.

*Eu sempre tinha um sonho, eu morava no sitio, não tinha estudo, o trabalho era duro, pesado, mas eu tinha sonho de ter um trabalho de verdade e ter uma casa minha pra dizer eu tenho minha casa. Colônia (Leopoldina), uma cidade pequena, eu sempre procurava emprego lá, mas me conformava nunca de trabalhar numa casa de família de segunda a sábado sem ganhar salário. Aí **minhas amigas tinha umas que vinham trabalhar em Maceió, umas de doméstica, outras de babá, elas vinham mais em tempo de festa, setembro outubro e novembro. Tinha tudo que elas queriam e dezembro iam pra lá e não voltavam mais. E sempre eu dizia, matutinha de sitio analfabeta: eu queria um dia ir trabalhar na cidade. E eu não ia voltar mais. Se um dia for, eu não vou voltar. Eu já tinha vindo trabalhar coisa rápida, às vezes, aí eu disse pra ela: 'eu queria, mulher, ir pra Maceió trabalhar'. Eu nunca fiquei parada, vendia coisa, mas queria receber melhor, ter um trocado pra dar as coisas pros meninos. Eu vim e trouxe um dos meus meninos pequenininho. Fiquei trabalhando uns 6 meses num bar, só saí desse trabalho porque tive uma discussão com o patrão por conta de uma pedra de gelo. Eu ficava na casa dele, fui lá, peguei meu filho, minhas coisas e fui embora. Voltei pra Colônia. E a vontade de vir pra cá? Colônia parada.***

*Aí eu conheci uma menina que era meio maluquinha e uma mulher de agência. Essa 'piveta', tinha uns 17 anos na época, que vivia nessa rotina, chegou e disse: '**bora mulher, a gente vai de carona**'. Eu tinha aquilo na minha mente ne, aí vim de carona com a menina. Pegamos 5 carros pra chegar em Maceió. Fomos pra casa de uma mulher lá que ela conhecida, a gente sem dinheiro, e a agência lá no Santo Eduardo. **O rapaz deu o dinheiro da passagem do ônibus pra gente. Na***

agência, a menina ficou, **eu voltei pra Colônia e trouxe minha filha. Ela tinha 11 anos** na época.

*A agência acho que não era só de trabalho doméstico não, ela também conseguia às vezes **trabalho de homem**. Minha patroa tinha pego nos classificados essa agência e ligou. Ela foi lá me buscar e eu rezando pra que ela não me escolhesse, porque ela já tinha 3 crianças. Ela me escolheu e disse: '**você se importa que eu leve sua filha junto e pague pra você um salário e meio salário pra sua filha?**' E eu: 'não', que ela ia ficar junto comigo. O salário era R\$112,00 e ela ganhava R\$56,00. Ela cuidava das crianças. Ela foi crescendo e ao invés de me ajudar estava atrapalhando. Não olhava mais direito as meninas. **Aí dispensaram a minha filha e ela voltou pro interior**. Fui levar ela e voltei. Os outros filhos continuavam lá e eu morando no emprego. O tempo que fiquei só aqui, meus filhos ficaram no interior. Eu tinha um sonho, minha cabeça não pensava como hoje.*

Sua visão deixa claro que o trabalho doméstico é, além de uma oportunidade de vida, um “trabalho de mulher”, mas não o seu sonho final. É o sonho possível, o caminho para a mobilidade territorial e ascensão social que almeja. Para concretizá-lo, inicialmente permeia entre o sítio e a cidade em busca de oportunidades temporárias antes de migrar de forma definitiva para Maceió. As funções executadas nesse trabalho volante, realizado em temporadas, eram por vezes desvinculadas do serviço doméstico, mas só eram viáveis através da oferta de moradia no local de trabalho por parte dos patrões.

Posteriormente, migra (Figuras 18 a e b e Figura 19) no sentido campo-cidade de carona/boleia, sem dinheiro para passagens intermunicipais, e retorna para buscar apenas uma de suas filhas que, aos 11 anos de idade, é convocada a trabalhar junto da mãe. Apesar de haver uma negociação prévia e a garantia de um salário para a criança, ainda que reduzido, pressupõe-se aqui que o acordo partia das lógicas de compensação similares às já mencionadas dinâmicas pós-abolicionistas - a demanda de força de trabalho em troca de moradia, mesmo se tratando de uma criança. Em outras palavras, para ter direito de morar com a mãe na casa dos patrões, a filha vira também doméstica e, quando a eles já não serve mais, é despachada de volta à Colônia Leopoldina.



Figuras 18a e b: Relação de escala e distâncias entre as cidades de Joaquim Gomes (origem) e Colônia Leopoldina (destino) e, depois, entre Colônia Leopoldina (origem) e Maceió (destino).
 Fonte: Google Earth, com alterações da autora, 2021.

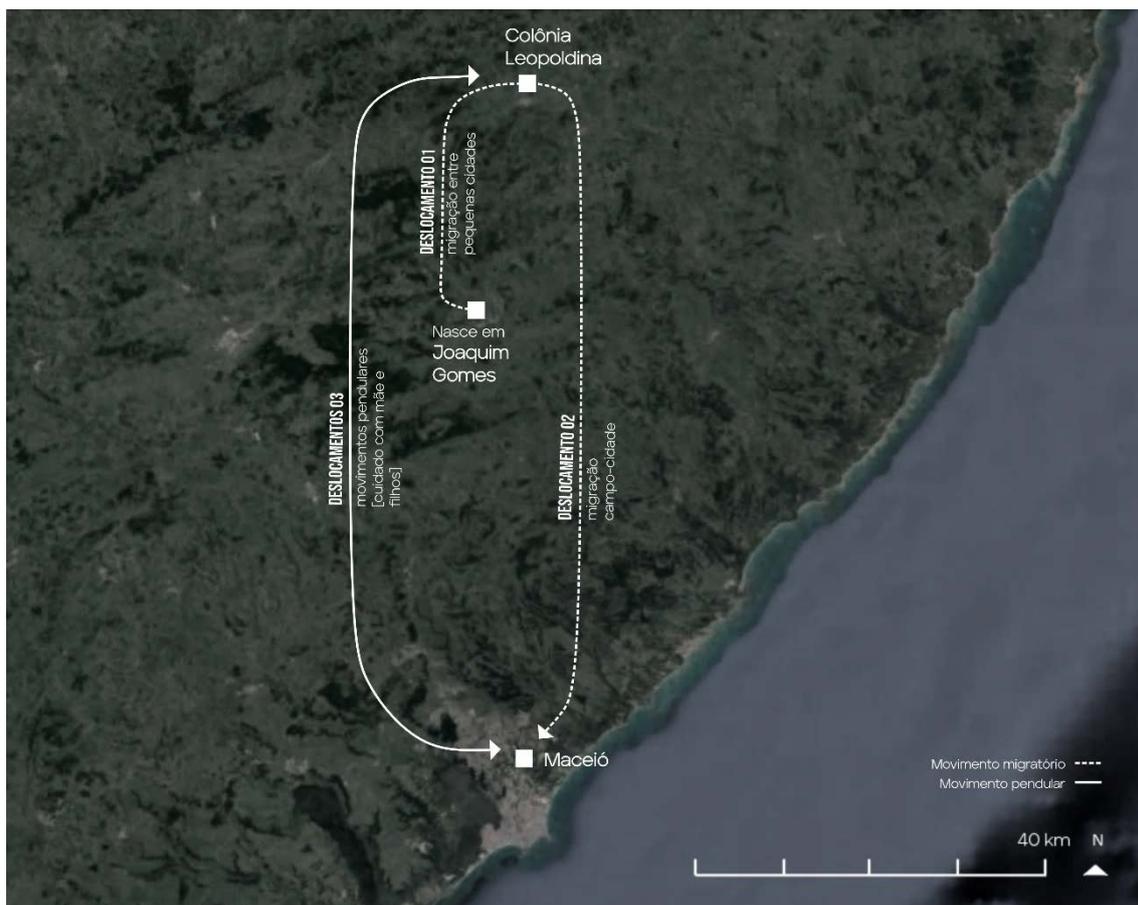


Figura 19: Esquema dos fluxos migratórios de Maria.
 Fonte: Google Earth, com alterações da autora, 2021.

*Eu alugo uma casinha lá em Colônia já tem 8 anos, vou lá sempre. Fico uma horinha lá na frente de casa, mas aí eu vou embora. E ontem eu fui buscar a minha 'criança', que já tem 90 anos. Eu trouxe ela contra a vontade dela, enganada né, porque ela não queria vir pra cá de jeito nenhum. **Ela (a mãe) vai morar comigo agora pra eu cuidar dela.***

***O meu sonho de ter emprego e casa eu consegui.** Hoje eu já 'tô' ficando velha, tenho 51, não tenho mais a mesma saúde e não sei se é porque **mudei pra cidade grande e peguei o ritmo da cidade, mas quando chego no interior eu estranho** muita coisa. **Lá é pequeno, não tem semáforo nem nada.** Em um dia, você anda ela todinha e não fica nem cansada. Lá não tem mais um barzinho, uma discoteca, só a casa pra dormir. É parada no tempo. Mas eu disse a um amigo: **'se Colônia tivesse emprego, eu não tinha saído de Colônia de jeito nenhum'**. Hoje em dia, eu não aguento mais trabalhar no campo. Não aguento mais as caminhadas de antes também. Eu **me sinto cansada. Tenho vontade de não ter que trabalhar pra ninguém.** Agora **só quero me aposentar e ficar em casa cuidando da minha 'véia'**.*

Para ela, a diferença entre ambas localidades (Colônia Leopoldina e Maceió) não se materializa apenas na relação de escala, mas nas dinâmicas distintas como o ritmo, a mobilidade, a ausência de comércio e empregos, dentre outros. Apesar de ter se adaptado bem à capital, a relação com o lugar de origem ainda permanece pelos vínculos de afetividade com pessoas e memórias das dinâmicas cotidianas, fazendo com que ela realize deslocamentos constantes entre as cidades. Maria mantém uma casa arrendada em Colônia Leopoldina que torna mais cômoda e possível sua movimentação contínua entre esses dois lugares que a constituem, sem haver a intenção real e concreta de retornar para seu local de origem de forma definitiva. O apego com sua família que lá vive fica ainda mais evidente com o adoecimento da mãe e a transferência da responsabilidade do cuidado para si, que opta por trazê-la para morar consigo na capital.

Relação com o local de moradia e trabalho

***No começo, eu morava no trabalho né. Depois eu aluguei um quartinho e trouxe os quatro.** Era no Jacintinho. **Escolhi por ser perto do trabalho.** Eu gosto de morar lá sabe, o que não gosto é da minha casa. **Da minha casa pra praia, é 20 minutos a pé.** Tem clinica pra tudo que é lado. **Tudo você encontra no Jacintinho.** Onde eu moro **não passa ônibus, porque é uma rua que nem dá pra isso,** mas se subir eu pego na principal. É complicado quando tem alguém doente, mas se tiver com as pernas boa... **Apesar da violência e disso, é perto de tudo. Hoje em dia taxi, uber, 99, tudo entra lá. Antes não entrava.** Tem uns que não entram nem de dia, mas hoje já entram muitos. Com 35 mil, fora da grota, não compro uma casa. Se eu vender a minha, **quero morar em outro bairro, qualquer coisa, mas não em grota.** Minha casa é toda gradeada. Saiu, cadeado. Entrou, cadeado. Não saio de dentro da minha casa pra ir nem na*

porta. Se eu pudesse, tivesse condições, me mudaria pra um sítio. Sinto falta da paz diferente da cidade.

Para concretizar seu desejo de mudar de território e de vida, Maria precisa deixar três de seus quatro filhos sob os cuidados da sua mãe no interior do Estado. A efetiva migração deles para Maceió ocorre somente com o seu processo de emancipação da moradia, onde muda-se do trabalho para um “quartinho” por ainda não ter condições de arcar com os custos de arrendar uma morada completa. Com o passar do tempo, adquire uma casa no mesmo bairro, mas apesar de morar na Grota do Cigano, Maria identifica o local de moradia apenas como “bairro do Jacintinho”, possivelmente pelo status inferior comumente atribuído aos moradores de grotas.

A escolha da moradia se dá em função da proximidade com o trabalho, mas as relações de proximidade com serviços, comércio, praia e também paragens de transportes são facilitadores no cotidiano de Maria, ainda que a proximidade geográfica não reduza as barreiras simbólicas entre a Jatiúca (local de trabalho) e o Jacintinho/Grota do Cigano, onde vive. As barreiras em transportes também não são apenas físicas, mas subjetivas: motoristas de transportes como *uber*, táxis ou moto-táxis recusam-se muitas vezes a entrar em bairros populares utilizando a topografia acentuada ou a violência local como justificativa, causando um constrangimento eminente às moradoras da zona. A mesma topografia, somada à ausência de infraestrutura de mobilidade do local, também faz com que a oferta de transportes e serviços esteja situada sempre fora dos limites do bairro, ainda que perto, mas é a facilidade das curtas distâncias que, segundo Maria, faz compensar a violência e os aspectos negativos do local.

*Tinha uns cara que eu conhecia que vieram me assaltar mas eles me conheciam e aí lá na grota mesmo eles deixaram eu ir. Eu tô lá já tem uns 20 e poucos anos. Tinha um negócio de facção então as ruas não podiam se juntar, gente de uma zona e outra, porque aí era bala pra todo lado. Hoje são uma coisa só, aí não faz medo tanto porque a gente não conhece mais ninguém, os que a gente conhecia já mataram todo. **Hoje o que faz medo é a polícia.** Quando ela desce, eles vem atrás das pessoas certa, mas todo mundo ‘paga o pato’. Quando eles entram, eles vão também em gente de bem. Invadindo as casas, roubando. **No período da pandemia piorou e muito**, entram em casa de quem deve e não deve. Os policiais muitas vezes são eles mesmos que traficam, vem cedo comprar e a noite eles vêm fardado. Hoje a comunidade é muito diferente. Não tem mais tiro pra tudo que é lado, morte de criança e adolescente. Hoje não tá muito ruim não, porque onde eu moro na Grota do Cigano antes fazia medo de voltar andando mesmo de dia, tinha muito assalto, muita morte, aí **quando botaram o semáforo na principal muita gente foi assaltada ali.** Já aqui na esquina (do trabalho), no ponto de ônibus, já fui parada por 3 motos, me assaltaram, 18h da noite, numa segunda feira. Já fui*

assaltada lá no Jacintinho também, de noite num escurinho, indo pra um show que era 20 minutos de distância andando. Estava só eu e minha sobrinha.

Apesar de Maria relatar assaltos vivenciados tanto no bairro do trabalho quanto no de moradia, o medo em sua fala aparece apenas quando se refere ao local de residência. Dentre as características dessas ocorrências, ressalta-se que todas se passaram durante deslocamentos pela cidade, seja na paragem de autocarro próxima ao trabalho ou, nas demais vezes, enquanto circulava a pé no período noturno. Ela também menciona os assaltos praticados à pessoas paradas em um semáforo próximo de casa, o que demonstra a ameaça eminente apresentada por qualquer modal na cidade, ainda que com frequências e riscos variados entre eles.

Cotidiano e mobilidade

Os meus horários de trabalho mudaram muito porque eu tive um problema. Eu chegava de 7h, saía de 17h. Hoje em dia, se eu chegar de 7h, eu saio 8h da noite. Porque eu 'tô' mais preocupada, mais cansada. A minha irmã foi pro hospital e tive que cuidar dela. Às vezes chegava aqui 9h. Essa pandemia me deixou também mais preguiçosa. Antes, eu chegava 8h, 14h eu ia embora e 'tava' com tudo feito e com tempo pra bater papo. Lavava, passava, cozinhava, arrumava. Minha rotina mudou, as meninas até estranham, eu aqui 20h. Eu só chego em casa 21:30h, 22h. Para esse trabalho (onde ainda faz diária, na Jatiúca), venho a pé e volto a pé, uns 25min, mas ultimamente 'tô' preguiçosa. Pego moto táxi ou 99 táxi. Dá uns 5 reais, aí todo dia 10 reais não dá, infelizmente, porque eu pago aluguel e como é perto, eu dificilmente 'tô' com dinheiro pra ir de táxi, aí eu vou a pé. É só raramente, quando eu saio muito tarde daqui. Eu só chego em casa à noite. Foi ficando cansativo. Mas era pior quando os meninos eram pequenos, eu trabalhava aqui o dia todo, cuidava de 4 crianças no trabalho – eu já 'tô' há 25 anos aqui – e quatro crianças em casa.

Além do trabalho, eu gosto de sair, dançar, fazer amizade. Final de semana antes da pandemia quando eu estava com dinheiro suficiente – porque primeiro minhas obrigações – eu ia pra outros lugares: Jatiúca, os barzinhos na praia, shows no shopping... Uma coisa mais sofisticada. O valor da cerveja e do petisco já é outro, né? Saía também com as meninas (do trabalho). Quando o dinheiro tá menos, eu vou pros barzinho no 'Jaça' mesmo porque eu vou a pé. Começa cedo, aí dá pra ir a pé. Eu gosto de dançar.

Os horários de trabalho alteram-se não somente com a pandemia, mas também com a mudança na configuração do trabalho – com o passar dos anos, passou a trabalhar como diarista na mesma casa em que trabalhava como mensalista -, com o aumento da idade e com questões de saúde familiar (o cuidado com a irmã). Com essa mudança de tempo gasto para realizar as funções do trabalho, hoje ela sai de casa no mesmo horário, ainda no início da manhã, e retorna no período da noite, mais tarde que o usual (Figuras 20 a e b).



Figuras 20a e b: Esquema de movimentos cotidianos de Maria antes e depois da pandemia.
 Fonte: Google Earth, com alterações da autora, 2021.

Em função da proximidade, Maria realizava sempre os trajetos a pé. Hoje, com a alteração no horário do expediente e a redução do número de casas em que trabalha por conta da pandemia, utiliza como modo de locomoção transportes solicitados em aplicativos como *Uber*, *99táxi*, entre outros, ou táxis e moto-táxis comuns para retornar a casa no horário da noite devido à violência. Os custos desse modal são inviáveis a longo prazo, sobretudo porque a pandemia reduziu também o seu rendimento mensal, mas a estratégia temporária garante à Maria conforto e proteção esporádica.

Além dos custos do deslocamento necessários à circulação, especialmente no período noturno, os valores de consumo em estabelecimentos comerciais e serviços nas proximidades do seu trabalho são significativamente elevados em comparação com os espaços próximos ao local de moradia, tornando o usufruto desses espaços tanto um desejo quanto obstáculo. A estratégia de Maria consiste em deslocar-se para o Jacintinho (moradia) nos períodos do mês de menor disponibilidade de dinheiro, uma vez que para esses locais consegue fazer percursos pedonais, deixando os passeios pela Jatiúca (trabalho) para ocasiões pontuais por dependerem de uma reserva monetária destinada aos gastos com transportes privados e despesas mais altas nos estabelecimentos locais.

*Eu gostava muito e não tive a oportunidade de estudar. Eu estudava escondido em Joaquim Gomes. **Fui pra cidade com os patrões escondido e paguei minha matrícula**, eu bem pequenininha. Toda tarde eu sumia né, eu tomava banho, trocava de roupa e ia pra cidade. **Os filhos de patrões iam de cavalo e eu ia a pé** com outras pessoas. Meus pais descobriram que realmente eu estava fugindo pra estudar, aí adeus escola. Depois, em Colônia, eu também **comecei a fugir pra estudar**, mais ou menos uns 6 meses mais, aprendi a fazer meu nome, ler umas palavrinhas, essas coisas. Aí não segui o mesmo exemplo dos meus pais, **botei meus filhos na creche do sítio**. Quando não tinha a creche deles, porque depois faliu, eles ficavam com a minha mãe enquanto eu ia trabalhar. **Depois botei eles na escola. Eu ia levar e buscar**. Queria que eles não seguissem o mesmo destino que eu. **Eu estudava a noite** e os meninos foram crescendo, os meninos eram mais preguiçosos na escola que as meninas. **Eu fazia o meu trabalho e o deles e eles só terminaram porque eu estudava com eles**.*

Mesmo no começo de sua vida, o uso de diferentes modos de transporte por patrões e empregadas já revelava as distinções socioeconômicas de duas classes: aqueles que detêm o capital de mobilidade usufruem de um maior conforto em viagens, mas sobretudo transmitem subjetivamente a mensagem de que são socialmente superiores à seus empregados. Por acreditar que a mobilidade social e econômica capaz de reduzir essas disparidades seria proporcionada pelos estudos, insistiu na educação que não teve acesso para os filhos, sendo a única responsável pelos

deslocamentos de levar e buscar na escola e pela realização de suas atividades escolares.

*Hoje meus filhos homens trabalham na construção civil, minhas filhas de doméstica, mas agora na pandemia tão sem trabalho. Todo mundo já tem as suas casas, eu moro só com meu neto e neta de 18 anos, porque minha filha deu a doida lá e disse que não quer mais criar os filhos. Eu dei aos meus filhos a oportunidade que não tive e nenhum seguiu. **Se os meus pais tivessem botado na escola como eu queria, como era meu sonho, eu acho que hoje eu não seria doméstica. Poderia não ser uma doutora, mas não seria doméstica.** Queria mesmo era ser engenheira, mas é isso, não consegui.*

Assim como a fala de Elena, o relato de Maria nos transporta para sua experiência e nos conduz através da leitura à identificação de marcadores que não são simples abstrações, mas que determinam sua vivência urbana de forma concreta. Aqui buscou-se reconhecer o valor epistêmico das percepções de ambas enquanto dados e recursos analíticos fundamentais para a investigação, sobretudo para processos de investigar “com” e “por”. A seguir, será apresentada a interposição dessas histórias, que foram analisadas e sintetizadas para nortear o processo de construção das perguntas que conduzem as entrevistas seguintes.

3.3. Narrativas individuais, perspectivas coletivas: A intersecção das experiências descritas como base para as entrevistas estruturadas

Sintetizar em perguntas as questões que colocavam e também aquelas identificadas por quem as interpretavam seria um desafio, mas principalmente a sua análise *a posteriori*, porque a complexidade estava sobretudo na intersecção de mobilidade urbana, fatores identitários e duplas/triplas jornadas de trabalho a partir da leitura de percepções individuais. Logo, as entrevistas deveriam tanto preencher as lacunas geradas pelo conjunto limitado dessas duas interlocutoras – resultante das suas semelhanças, por exemplo, geracionais –, como também apreender como as suas diferenças nos apontavam indícios de caminhos que deveríamos investigar posteriormente ao entrevistar outras trabalhadoras.

De forma simplificada, traçamos um paralelo entre essas duas experiências que subdivide-as em vivência no interior, deslocamentos intermunicipais, vivência na capital (moradia e mobilidade cotidiana) e período pós-pandêmico (Figura 28):

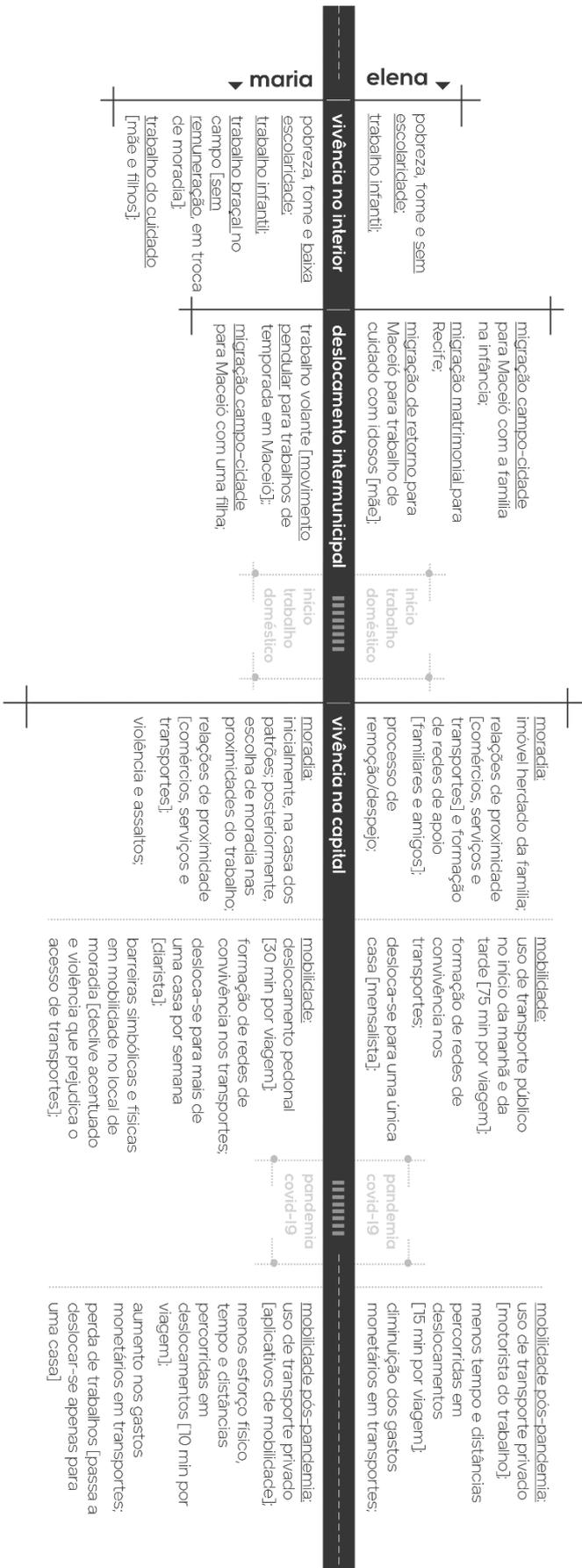


Figura 21: Paralelo entre as experiências urbanas de Maria e Elena.
 Fonte: Google Earth, com alterações da autora, 2021.

Primeiro, ficou claro que era necessário partir da compreensão da “política de localização” dessas sujeitas na tentativa de reconhecer de onde vêm, como são e sob quais múltiplas relações de poder se inseriam. No caso de Maria e Elena, suas histórias começam no interior do Estado de Alagoas, marcadas pela pobreza, restrição de acesso aos estudos e a migração como possibilidade de ascensão. São essas questões identitárias que vão compor o primeiro conjunto de perguntas, que discute (i) *o perfil pessoal e sociofamiliar* na intenção de assimilar como esses indicadores socioeconômicos influenciam as viagens e como eles se relacionam com variáveis como tempo, modo de transporte e propósito (Madariaga, Zucchini, 2020).

Parece ser consensual nos estudos urbanos a atenção conferida às questões de classe como tópico central para evidenciar as desigualdades das cidades⁵², mas tanto as imbricações de gênero que perpassam essas histórias quanto outros elementos identitários, sejam raciais, etários, de escolaridade, matrimônio ou maternidade ressaltados nas histórias dessas duas mulheres, são tópicos fundamentais para o entendimento de seus padrões de deslocamento. Se correlacionarmos suas experiências com suas idades, à título de exemplo, podemos encontrar pistas sobre como as pautas envolvidas na experiência em transportes da mulher idosa e da mulher jovem são significativamente distintas – a percepção de medo de assédio ou outras formas de violação do corpo podem ser mais presentes nas falas de mulheres mais jovens, enquanto o aumento do cansaço e das limitações do corpo físico podem se configurar enquanto barreiras de acessibilidade mais recorrentes no cotidiano de mulheres idosas. Além disso, é justamente através da interpretação geracional que podemos observar algumas distinções expressivas de gênero, uma vez que alguns fenômenos definidores nas vidas das mulheres como matrimônio, maternidade, início e consolidação de suas carreiras profissionais ocorrem predominantemente em uma faixa etária, ou seja, em um ciclo de tempo específico da vida das mulheres (Madariaga, Zucchini, 2020, p. 93).

A situação de desamparo dessas mulheres impactam suas vivências também no âmbito doméstico, desde a sobrecarga do trabalho de cuidado até as precárias condições de moradia em que se inserem. Aqui, nos interessa compreender tanto as funções de cuidado que executam para o lar quanto o processo de escolha (ou não) da casa em que vivem, pois ambos são definidores dos deslocamentos cotidianos e a relação de distância com as atividades realizadas. Sendo assim, o segundo conjunto de

⁵² É o que afirma a pesquisadora Rossana Brandão Tavares no podcast Urbanidades, episódio número 65, intitulado “Gênero, Território e Interseccionalidades”.

perguntas, *ii) moradia*, busca explorar justamente a localização de suas residências, suas condições físicas e as redes de apoio em que se inserem, compreendidas enquanto aspectos fundamentais para o estudo da mobilidade de cuidado, pois determinam tempo e distâncias de suas viagens, definem a oferta de transportes e infraestruturas que podem usufruir e com que pessoas podem contar para o compartilhamento das deslocações em função da casa e dependentes.

Além das materialidades envolvidas no morar, nos interessam outras barreiras subjetivas que diferenciam local de morada e de trabalho, destacadas no discurso de Maria: a noção de periferia também enquanto imaginário, marcada por simbolismos e não apenas uma posição espacial segregada, ou seja, as marginalidades são percebidas enquanto processos excludentes não somente sob uma perspectiva geográfica, mas também social. Maria mora em uma localização central, mas ausente de investimentos públicos, o que restringe o acesso de transportes bairro e limita a mobilidade sobretudo os trajetos pedonais. Seus marcadores de violência contrapõem-se com bairros vizinhos de média/alta renda, o que se confirma na sua própria percepção de segurança: apesar de ter sido assaltada na paragem de autocarro/parada de ônibus no território de trabalho, a sensação de segurança é significativamente maior nessa zona do que em relação a sua zona de moradia. Por outro lado, enquanto Maria vive sob ameaça constante da violência no bairro em que se insere, Elena passa por um processo de remoção que a destituirá de seu local de origem e, conseqüentemente, irá provocar uma alteração significativa de seus percursos. Interessa-nos olhar para essas violências urbanas múltiplas e inter-relacionadas, que envolvem processos de endividamento, ameaças de despejo, violência policial e violência de gênero, por exemplo, e como a ausência de capital econômico para destinar à escolha de uma moradia adequada aos seus anseios também impacta nas suas capacidades de fixação no território, de redução das distâncias e barreiras em mobilidade para moverem-se livremente pela cidade.

Relativamente à análise dos movimentos voltados ao trabalho de cuidado não remunerado (maternidade, matrimônio, casa, cuidado com idosos e/ou animais), recorreremos à adaptação das ferramentas metodológicas de Inés Sánchez Madariaga e Elena Zucchini⁵³, incorporando também uma leitura interseccional e o enfoque nas questões de classe. Primeiramente, para a produção de dados em mobilidade do cuidado, é necessário destrinchar categoricamente o item “pessoal” ou “cuidado”,

⁵³ Ver trabalhos: “*Measuring Mobilities of Care, a Challenge for Transport Agendas*” (Madariaga, Zuchinni, 2019) e “*Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte*” (Madariaga, Zuchinni, 2020).

compreendendo que existem múltiplas funções envolvidas. Depois, deve-se conectar às análises dessas categorias o percurso biográfico e das características físicas das entrevistadas, abordados no primeiro tópico, para uma leitura corporificada dos movimentos.

Quando acrescentamos o emprego doméstico à análise, enfrentamos uma complexidade ainda maior na desagregação dos dados em mobilidade de cuidado, porque a categoria emprego é também uma categoria de cuidado⁵⁴, o que nos leva ao terceiro tópico: *iii) o trabalho doméstico remunerado*. Nas histórias de Maria e Elena, observamos que o histórico familiar de pobreza e a ausência de escolaridade – barreiras significativas à mobilidade social dessas mulheres – definem suas formas de incorporação e trajetórias de trabalho: primeiro, o trabalho infantil e o trabalho não-remunerado (análogo à escravidão); depois, o trabalho braçal no campo, regido por lógicas conservadoras e exploradoras por estar inserido em um contexto retrógrado e pouco supervisionado; por fim, o emprego doméstico como um caminho para uma melhor condição de vida e também de trabalho, mas (quase) nunca o desejo final. O que nos interessa é compreender precisamente como esse contexto conduziu seus processos de deslocamento no sentido campo-cidade (migrações) e, posteriormente, como a inserção no setor doméstico impactou seus deslocamentos cotidianos. Para isso, nos apoiamos em indicativos como a categoria de trabalho, as funções realizadas e a localização das residências de trabalho.

Tendo em vista os perfis das entrevistadas, a localização de suas residências, de seus locais de trabalho e das demais atividades realizadas no cotidiano, faltava-nos captar a trama de movimentos que se formava entre esses espaços. É no quarto ponto, *iv) mobilidade urbana*, onde começamos a compreender suas cadeias de viagem, considerando aspectos como custos, tempo/distância, modos de transporte, horários, entre outros.

Antes de analisar a realidade de Maria e Elena, nos chamaram a atenção alguns dados estatísticos do estudo intitulado “Guia para a Integração a nível local da perspectiva de género na mobilidade e transportes” (2016), publicado em Portugal, que destacavam diferenças significativas no deslocar urbano entre homens e mulheres. Em geral, o estudo aponta que as mulheres tendem a: i) usar mais transportes públicos que os homens e deslocam-se mais a pé; ii) serem mais conduzidas do que condutoras; iii)

⁵⁴ O modelo originalmente proposto pelas autoras subdividem-se em quatro categorias analíticas centrais, que consistem em: i) emprego; ii) cuidado; iii) estudo; e iv) ócio (Madariaga, Zucchini, 2020).

realizarem viagens mais poligonais, com trajetos mais curtos e variáveis, enquanto os homens fazem mais viagens pendulares (casa-trabalho-casa); iv) deslocarem-se numa lógica multifunções (vinculadas às atividades do cuidado); v) fazerem mais ligações intermodais; vi) estarem mais expostas à violências, tanto de género (assédio e estupro, por exemplo), quanto outras violências (assalto, sequestro, entre outras), pois são vítimas em potencial, enxergadas como mais frágeis que os homens; vii) circularem em uma maior diversidade de horários, dependendo de transportes em diferentes turnos; viii) necessitarem de mais espaço nos transportes, pois carregam muitas vezes bagagens maiores (sacolas, carrinhos, entre outros) e também porque viajam mais acompanhadas de crianças e idosos; e ix) por viajarem mais acompanhadas, também tem os custos em transportes elevados (Monteiro, et al., 2016). A diferença desses padrões de comportamento em mobilidade entre mulheres e homens se dá, sobretudo, devido as baixas taxas de emprego, do trabalho a tempo parcial, dos baixos salários auferidos (Queirós, et. al., 2019) e da realização de atividades do cuidado não remunerado.

Como mencionado, ao falarmos de mulheres brasileiras empregadas domésticas afunilamos ainda mais esse recorte, que parece se basear numa realidade econômica e social distinta, ainda que próxima em muitos aspectos. Interessava-nos aqui contrapor esses dados com as histórias contadas para perceber se essas constatações se atestavam ou se refutavam, especialmente porque o contexto de classe é um dos principais determinantes nas experiências em transportes⁵⁵.

Maria e Elena realizam deslocamentos significativamente distintos entre si, mas podemos comparar suas realidades com os pontos supracitados: i) ambas utilizam transportes públicos para deslocamentos entre casa e trabalho, mas realizam as demais atividades a pé dentro de um raio de proximidade de até 30 minutos de suas casas; ii) sempre foram conduzidas – seja em transportes públicos ou por motoristas de terceiros/aplicativos – pois nunca possuíram modo de transporte privado; iii) atualmente, restringem seus deslocamentos em transportes ao percurso casa-trabalho, sem realizar viagens poligonais; iv) realizam as funções relativas à casa nas proximidades dela, nunca nas proximidades do trabalho; v) não fazem ligações intermodais; vi) talvez pelo recorte etário, não apresentaram queixa de violência sexual nos transportes, embora

⁵⁵ Para o pesquisador em mobilidade urbana brasileira Eduardo Vasconcellos, “o modo pelo qual os habitantes de uma cidade utilizam as vias depende muito do perfil socioeconômico deles. À medida que a renda familiar cresce, também cresce a mobilidade pessoal; pessoas de maior poder aquisitivo costumam usar mais o automóvel do que qualquer outro meio de transporte”, o que faz com que pessoas de renda mais baixa necessitem de circular na cidade através de transporte mais vulneráveis ou a pé (Vasconcellos, 2013).

Maria tenha mencionado situações de assalto tanto em paragem de autocarro quanto em deslocamentos pedonais noturnos; vii) circulam em horários distintos do pico comercial, pois saem de casa ainda pelo início da manhã e retornam em horários de transportes menos lotados (Elena no início da tarde, Maria à noite); viii) por não realizarem viagens em transportes para as funções de cuidado no contexto atual, não necessitam hoje de espaços específicos para essas demandas; e ix) embora Maria já tenha sido responsável pelos trajetos dos filhos, hoje, por estarem já crescidos, realiza os percursos sozinha, assim como Elena.

Para além dos aspectos descritos, podemos enfatizar algumas observações adicionais: i) diferentemente do que se tinha como pressuposto inicial nessa pesquisa, as duas hoje não “atravessam a cidade”, mas Maria enfrenta barreiras mesmo ao percorrer distâncias relativamente curtas na medida em que situa-se em um acentuado declive e que as fronteiras simbólicas da violência e pobreza do bairro dificultam a entrada de transportes; ii) enquanto Elena se desloca para uma única residência todos os dias, Maria enfrenta a realidade de diaristas, cujo trabalho se espalha de forma dispersa no território; iii) ambas provêm de contextos rurais, encontrando no movimento migratório a possibilidade de concretização de um projeto de aquisição de capitais e de autonomia, que implicava necessariamente no deslocamento; iv) Elena, que utiliza diariamente ônibus/autocarro para ir trabalhar, possui uma rede de pessoas conhecidas que percorrem viagens semelhantes em transportes, além de ter formado laços de convívio com os funcionários do autocarro que utiliza; v) ambas experienciaram modificações em suas mobilidades em decorrência da pandemia: enquanto Maria se beneficia do transporte privado garantido pelos patrões sem custos adicionais, Elena tem sua demanda de trabalho significativamente reduzida e, em decorrência do desgaste físico e emocional de sua vida, opta por aumentar seus custos de deslocamento para garantir o conforto do transporte de aplicativos (*uber*, 99 táxi, entre outros) ou moto-táxis.

O próprio formato das entrevistas, conduzido através dos relatos de suas histórias de vida, apresentou limitações em enfatizar os pontos relativos à mobilidade, deixando lacunas que não foram respondidas. Considera-se que a principal foi a ausência de detalhamento das percepções e sensações nos movimentos diários e a descrição dos deslocamentos pedonais relativos às atividades extralaborais. Isso por si só já é um dado relevante, uma vez que nos indica a centralidade do trabalho nas suas vivências urbanas, mas principalmente porque nos trouxe a reflexão da necessidade de fragmentar essas diferentes atividades, de modo a contemplar tanto as mobilidades

relativas ao trabalho, quanto aquelas relativas às atividades de casa ou de lazer, por exemplo.

Assim, foram considerados três tópicos centrais relativos à mobilidade urbana das trabalhadoras domésticas remuneradas: i) o estudo das cadeias de viagens e paradas, onde foram analisados fatores como propósito, tempo/distância, modo de transporte, horários, frequências e custos de viagem; ii) as transformações decorrentes da pandemia da Covid-19, onde serão destacadas as alterações no trabalho, rendimento e deslocamentos; e iii) as características percebidas, abordando sensações de conforto, segurança, inclusão, padrões de deslocamento e táticas e estratégias cotidianas. Além disso, outro tópico que se mostrou fundamental na discussão entre mobilidade e trabalho doméstico está relacionado aos movimentos migratórios, sobretudo porque há um forte encadeamento entre urbanização e trabalho doméstico⁵⁶ (mas em função do curto tempo de elaboração de uma dissertação sugere-se o aprofundamento nos deslocamentos dessas mulheres para uma pesquisa futura).

Com isso, as entrevistas abordam tanto as decisões individuais que partem da racionalidade e da percepção subjetiva de pessoas como também os aspectos sociais, econômicos, políticos e técnicos da mobilidade.

⁵⁶ Ver trabalho intitulado “Urbanização e emprego doméstico” (Jacquet, 2003).

pontos de pesquisa e análise

1. perfil	Pessoal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faixa etária ▪ Escolaridade ▪ Raça-Etnia ▪ Estado civil ▪ Local de nascimento (naturalidade)
	Sociofamiliar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maternidade ▪ Existência de dependentes a cargo (crianças, idosos, companheiro/a, animais, entre outros) ▪ Renda familiar
2. moradia		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Localização da moradia ▪ Com quem mora ▪ Razões para escolha da moradia ▪ Condição de moradia ▪ Desejo de mudança
3. trabalho domestico remunerado		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Situação atual de trabalho ▪ Grau de regulamentação trabalhista ▪ Categoria de trabalho ▪ Localização das residências de trabalho ▪ Funções realizadas ▪ Remuneração ▪ Recrutamento ▪ Associativismo
4. mobilidade urbana	Cadeias de viagem e paradas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Propósitos de viagem ▪ Modos de transporte ▪ Pontos de parada ▪ Horários ▪ Tempo gasto em viagens ▪ Locais de destino e origem ▪ Companhias ▪ Custos ▪ Distinções entre local de trabalho e moradia ▪ Distâncias percorridas ▪ Segmentos/trechos por viagem ▪ Frequência de viagens
	Transformações decorrentes da pandemia (Covid-19)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modos de transporte ▪ Remuneração/custos de viagem ▪ Tempo gasto em viagens ▪ Pontos de parada ▪ Distância percorridas ▪ Horários ▪ Frequência de viagens ▪ Estratégias de sobrevivência
	Características percebidas (local de trabalho e moradia)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Violência ▪ Segurança ▪ Conforto ▪ Inclusão/exclusão ▪ Características dos locais, paragens e trajetos (origem-destino) ▪ Padrões de comportamento (como se portam nos deslocamentos e espaços) ▪ Táticas e estratégias de sobrevivência
	Migrações*	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Propósitos da migração ▪ Modos de transporte ▪ Situação legal ▪ Adaptação às diferenças socioculturais

*O tópico "migrações" não será abordado nessa pesquisa, mas sugere-se sua consideração para pesquisas futuras na temática.

Tabela 01: Pontos de análise.
Fonte: Material elaborado pela autora, 2021.

Na sequência, discutiremos os resultados da aplicação das entrevistas, explicando as ferramentas utilizadas, traçando um perfil das entrevistadas e identificando os problemas e soluções que essas mulheres identificaram em suas experiências individuais.

3.4. Percursos de sete trabalhadoras

3.4.1. Percurso metodológico

Uma das principais limitações da abordagem com trabalhadoras domésticas era tanto a distância social e geográfica entre pesquisadora e interlocutora quanto a limitação relativa ao grau de instrução de parte das mulheres envolvidas. Além de parte das trabalhadoras serem analfabetas, o que por si só restringe possíveis ferramentas e estratégias de aplicação metodológica, por vezes não dispõem tempo, energia ou interesse em contribuir com uma pesquisa acadêmica que parece ter pouca ou nenhuma aplicabilidade prática em sua vida. Na impossibilidade da realização de uma pesquisa aprofundada em formato presencial, a solução foi estruturar perguntas de maneira adaptada às necessidades observadas anteriormente.

Ao contrário da etapa anterior, o contato nesse momento se deu de forma remota e as entrevistas foram realizadas de forma acompanhada. No início, a intenção era manter o contato presencial para conduzi-las e acompanhá-las ao longo das perguntas, mas a impossibilidade de retornar ao Brasil nessa etapa inviabilizou a proximidade física. A dissertação passou por uma reestruturação na intenção de respeitar as restrições da pandemia, que impossibilitou a execução segura de um trabalho de campo ou a realização de entrevistas presenciais. Em um contexto de pandemia, os princípios de proteção e segurança protegem as participantes dos riscos associados à participação, sejam danos reais ou potenciais para a saúde física ou psicológica dos participantes, desconforto, danos para a situação econômica, profissional ou acadêmica, e/ou quaisquer outros fatores manifestamente contrários aos interesses das participantes. Houve, dessa forma, uma preocupação com a facilitação do contato com as mulheres através de meios digitais, recorrendo ao contato pessoal com trabalhadoras domésticas conhecidas por meio de redes sociais/*WhatsApp*/telemóvel. Devido aos cuidados relativos às questões éticas, todos os dados coletados foram anonimizados, garantindo a confidencialidade das participantes.

Algumas barreiras geracionais e de classe que se colocavam como entraves da aplicação de entrevistas não presenciais pareciam ameaçar o andamento da pesquisa nesse formato digital – nomeadamente a impossibilidade do acesso e domínio de equipamentos como telemóvel/telefone ou computador –, mas o que a observação e a comunicação direta revelou foi que essas concepções eram em parte verdade, mas principalmente julgamentos equivocados. A questão da escrita não foi um obstáculo na comunicação com as mulheres contactadas, especialmente pelo fato de que boa parte da população ativa já usufrui hoje de telemóvel/celular com aplicações/aplicativos de mensagens e também redes sociais. Assim, o contato inicial se deu através do *WhatsApp* e, no caso das trabalhadoras que não possuíam acesso ou não sabiam ler e/ou escrever, o contato foi realizado por ligação telefônica ou através do intermédio de terceiras – filhas, amigas, entre outros.

A pesquisa já se encontrava em andamento e a alternativa metodológica da realização de entrevistas por meio digital já vinha sendo ensaiada para evitar a exposição ao vírus por ambas as partes. Passado o momento inicial, que fluiu de modo rápido e eficiente devido à proximidade com as primeiras entrevistadas – duas mulheres que trabalhavam em casas de pessoas próximas –, uma série de desafios despontaram no momento em que se buscou ampliar a rede e obter novos contatos. Por se tratar de um grupo estigmatizado que representa “populações difíceis de serem acessadas ou estudadas (*Hard-to-find or hard-to-study populations*) ou que não há precisão sobre sua quantidade” (Vinuto, 2014, p. 204), o primeiro obstáculo que se instituiu foi a aproximação de novas redes, especialmente porque trata-se de um grupo disperso territorialmente. De acordo com a pesquisadora Juliana Vinuto, a utilização de métodos de rede é particularmente útil em investigações com enfoque nesses perfis sociais que demandam um maior grau de confiabilidade, ainda que apresente limitações – como a produção de uma amostra que não é totalmente representativa e aleatória e a limitação da variabilidade de narrativas coletadas (*Idem, ibidem*). Assim sendo, optou-se nesse primeiro momento pela adoção da técnica de bola de neve para agregar novas entrevistadas.

A indisponibilidade de tempo das trabalhadoras foi a segunda barreira da coleta de dados, em parte porque suas vidas são atravessadas por diversas ocupações e lhes restam pouco tempo para atividades adicionais e, por outro lado, porque o argumento parecia operar como um mecanismo de defesa ao incômodo provocado pelas perguntas e pela proximidade com a pesquisadora. Depois, havia também a barreira da falta de interesse em discutir aspectos que de tão embutidos em seus cotidianos não eram refletidos ou questionados. Por fim, o quarto obstáculo envolvia o caráter privado das

questões levantadas, que por abordar suas realidades particulares, de certo modo também se entrelaçavam com as realidades privadas de seus empregadores. Expor essas vulnerabilidades, ainda que de forma anônima, causava-lhes receio.

Em função dessas dificuldades e na tentativa de incluir novas interlocutoras (sementes) que extrapolassem a cadeia de mulheres conhecidas para apresentar relatos mais diversos, optou-se por contactar agências de trabalho doméstico da cidade. O caminho foi descartado quando ficou evidente a resistência por parte das empresas em oferecer qualquer abertura para diálogo, recusando-se ou ignorando mensagens e ligações relativas às entrevistas. A opção seguinte se mostrou a mais eficiente: o contato por meio das redes sociais (*Facebook* e *Instagram*) no processo de coleta de dados, especialmente através da busca em grupos e perfis de empregos da cidade. Houve primeiro a tentativa de interligação dos dois métodos – o uso de Redes Sociais Virtuais (SRV) e o método bola de neve⁵⁷ –, mas as barreiras apresentadas acima também se aplicaram nesse caso. Dentre os contatos realizados, apenas duas trabalhadoras agregaram novas interlocutoras à pesquisa. Apesar disso, a agregação de um amplo conjunto de mulheres dispersas geograficamente em grupos específicos voltados ao setor foi uma alternativa possível frente ao caráter privado de suas posições sociais, mesmo que nem todas as trabalhadoras domésticas (público-alvo) tenham tido a possibilidade de serem incluídas por essa via. Assim, foi realizado o contato com diversas mulheres, dentre as quais a ampla maioria foi recusada (Figura 22).

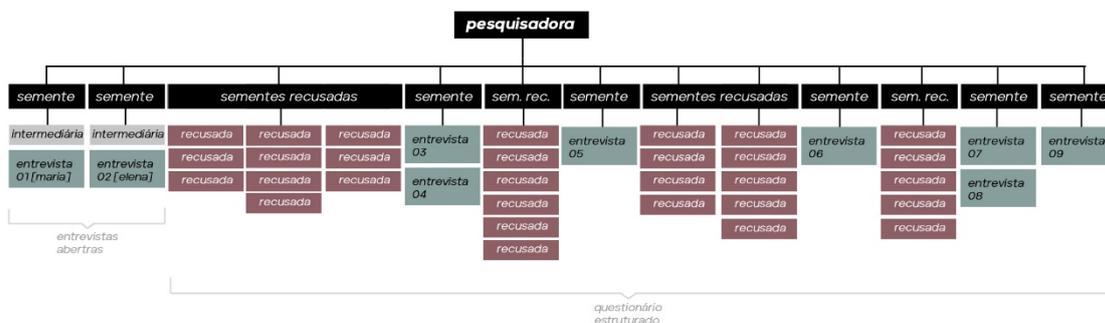


Figura 22: Rede de contatos.
Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

A forma de diálogo estabelecida se iniciava através de uma breve apresentação da pesquisa e também das possibilidades de recolha das narrativas, onde era sugerido

⁵⁷ Conforme orienta Bárbara Costa (2018), “inicialmente, o pesquisador especifica as características que os membros da amostra deverão ter, depois identifica uma pessoa ou um grupo de pessoas congruentes aos dados necessários, na sequência, apresenta a proposta do estudo e, após obter/registrar tais dados, solicita que o(s) participante(s) da pesquisa indique(m) outra(s) pessoa(s) pertencente(s) à mesma população-alvo”.

o conjunto de estratégias pré-estabelecidas e aberto o espaço para sugestão de novas. A entrevistada deveria então informar qual era a melhor forma de realização das perguntas baseada na sua realidade e desejo: por chamada telefônica, chamada de vídeo, envio do formulário (*GoogleForms*) para preenchimento e/ou através de algum outro caminho que desejasse. Todas as entrevistadas optaram por preencher os formulários por conta própria em seu tempo ou de forma acompanhada, indicando que essa abordagem seria mais prática, rápida e/ou confortável para elas.

A adaptação metodológica carregava em si uma barreira ao interrogar mulheres à distância, sobretudo porque torna-se ainda mais difícil gerar relações de confiabilidade entre pesquisadora e entrevistadas. Para estimular uma aproximação dessas sujeitas, houve um esforço em demonstrar que, apesar de se tratar de um trabalho desenvolvido e elaborado para ser publicado no meio acadêmico, a etapa propositiva apresentava uma aplicabilidade prática e social através da devolução de propostas em mobilidade urbana que respeitavam e evidenciavam suas necessidades. Apesar disso, o cuidado em demonstrar a relevância da pesquisa ainda falhava em responder à principal preocupação que perpassou toda a elaboração da pesquisa: Como garantir uma contrapartida e oferecer um benefício A essas informantes seguindo uma lógica de reciprocidade? Como não fazê-las se sentirem usadas unicamente para benefício pessoal e acadêmico, que a elas pouco diz respeito? Como, sem dispor de recursos financeiros e legais para tal, dar um retorno a essas mulheres que foram tão solícitas ao exporem suas vivências para essa investigação? Na intenção de partilhar o conhecimento, foi produzida uma plataforma como complemento da investigação, que correlaciona assuntos relativos à mobilidade urbana e os direitos trabalhistas das domésticas, servindo como base socioeducativa e também informativa. Além disso, foi incentivada a criação de um vínculo de apoio coletivo através de rede de contatos via WhatsApp, na intenção de agrupar interessadas e facilitar o fortalecimento de redes de trabalhadoras domésticas.

Em complemento ao formulário, foi também enviado um *website* (Figura 23) desenvolvido para a pesquisa⁵⁸ com caráter informativo, de recolha de dados e de contrapartida às entrevistadas. A intenção *a priori* era que a plataforma possibilitasse uma apresentação detalhada e ao mesmo tempo simplificada das etapas da investigação para que todas as envolvidas obtivessem informações e tivessem um espaço de contato anônimo, se assim desejassem. Como contrapartida, foram

⁵⁸ Disponível em: <<https://trabalhodomestico.wixsite.com/maceio>> Acesso em: 10 de janeiro de 2022.

oferecidas informações relativas à mobilidade e aos direitos legais em mobilidade, além da abertura de um espaço para que pudessem sugerir formas de compensação individualizadas. A plataforma pretende servir de canal aberto também para publicitar os dados coletados na pesquisa, contando, até o momento, com a descrição das duas histórias anônimas abordadas nos tópicos anteriores.

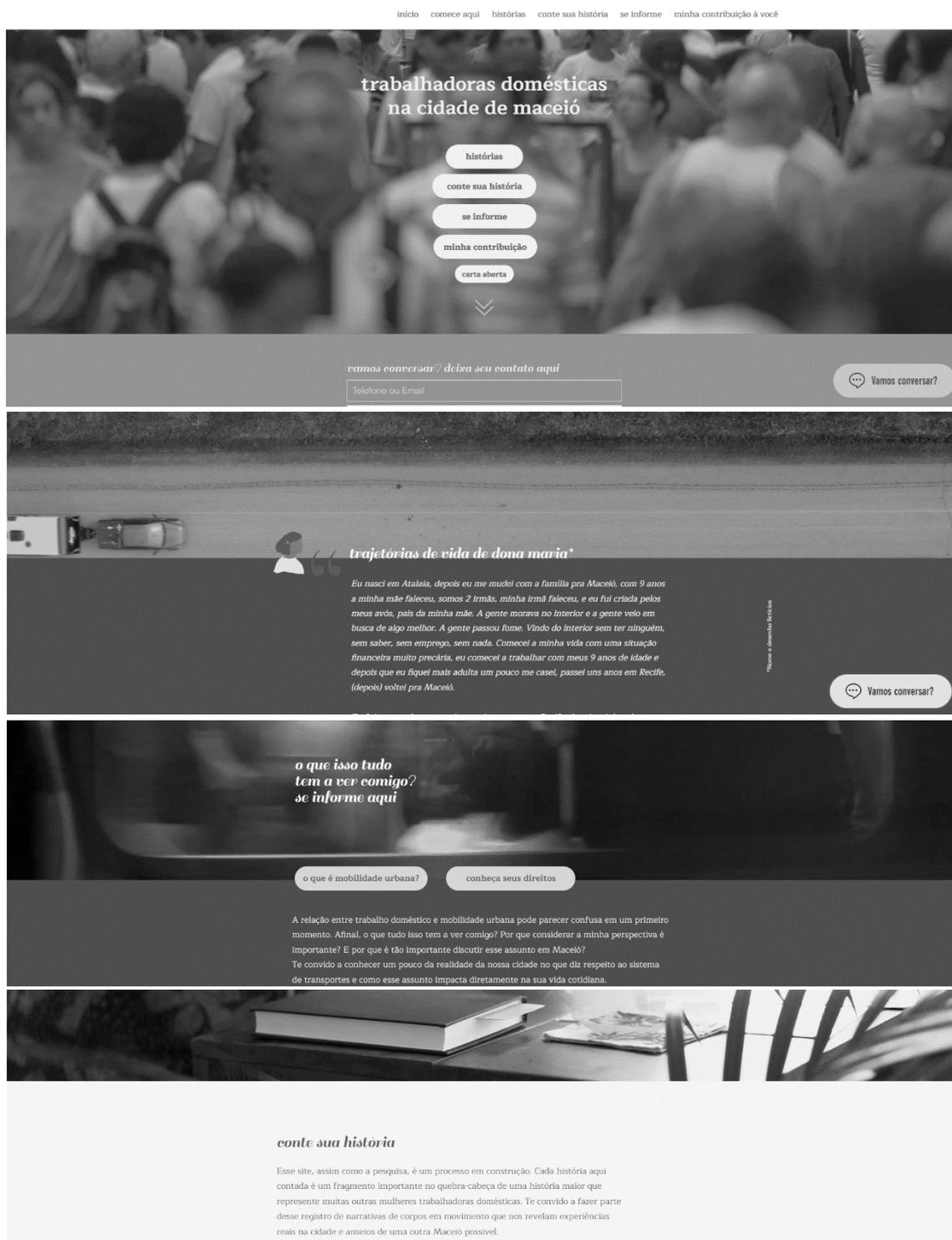


Figura 23: Recortes da plataforma digital desenvolvida pela pesquisa.

Fonte: Desenvolvido pela autora. Disponível em: <<https://trabalhodomestico.wixsite.com/maceio>> Acesso em: 10 de janeiro de 2022.

Foram realizadas sete entrevistas estruturadas em formato *online* com mulheres desconhecidas entre si, cujos resultados serão apresentados no tópico seguinte. Também acrescentaremos na análise as entrevistas abertas de Maria e Elena.

3.4.2. Quem são?

Enquanto pouco mais da metade das mulheres aqui reunidas são naturais da cidade de Maceió, a outra parcela nasceu no interior do Estado e, entre a adolescência e o início da vida adulta, migrou para Maceió em função do trabalho sozinha ou com a família. A posição geográfica dos locais de origem das migrantes (Figura 24) concentravam-se sobretudo na parcela nordeste de Alagoas (São Luís de Quitunde, Paulo Jacinto, Colônia Leopoldina, Atalaia e Joaquim Gomes) dentro de um raio de até 120km entre a capital e os municípios mencionados. Tal relação de proximidade poderia indicar que a curta distância entre os municípios operava tanto um elemento facilitador dessas migrações quanto um fator determinante para tornar a mudança um desejo passível de concretização. Para tornar viável o deslocamento permanente, todas elas chegam à capital por intermédio de terceiros – desde agências, futuros empregadores ou familiares –, cujo papel de rede informal de parentesco, amizade ou trabalho serviria de “apoio para o enfrentamento das grandes cidades: para conseguir moradia, trabalho, e para aprendizagem de novo código, o urbano” (Kofes, 1990, p. 238).

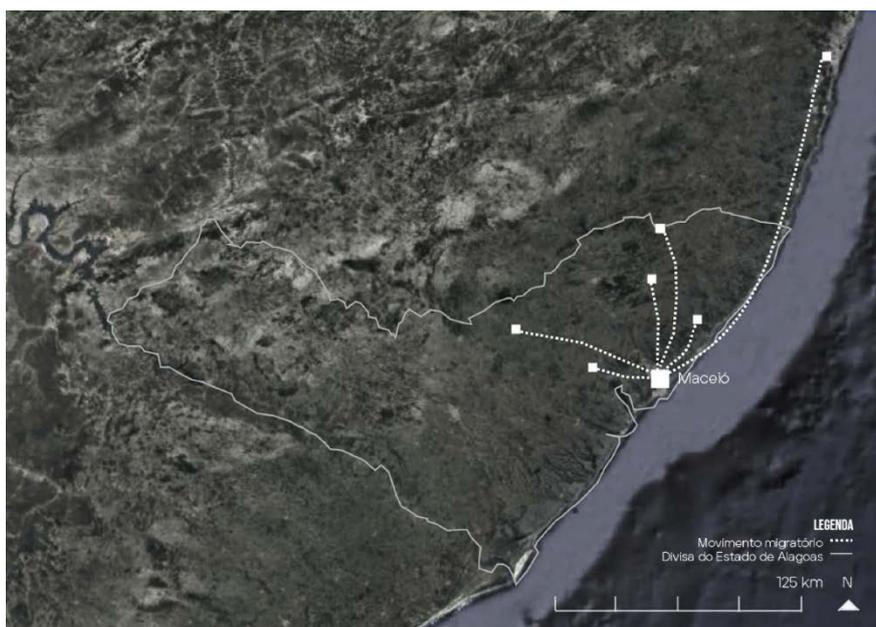


Figura 24: Mapa de migrações das entrevistadas.

Fonte: Desenvolvido pela autora, 2022.

Ao autodefinirem seus perfis étnico-raciais, todas se identificaram como pardas, dado importante se levarmos em conta o contexto do país de miscigenação que leva a um desconhecimento por parte da população de suas origens ancestrais e raciais. Essa subjetividade envolvida na identificação racial acarreta na imprecisão dos dados apresentados, sobretudo pelo estigma historicamente associado ao fenótipo negro na sociedade brasileira – a “cor do medo” (Oliveira et. al., 1998) ou a “cor do pecado”. O que é certo é que todas elas representam o conjunto de mulheres não brancas e correspondem a um dos grupos mais vulneráveis em mobilidade, sendo potenciais alvos de discriminação nos deslocamentos, pois a diferença racial provoca experiências e situações distintas mesmo entre pessoas de condições econômicas similares (Santarém, 2021).

Para além de Maria e Elena, tratam-se de mulheres adultas e jovens adultas na faixa dos 20 aos 39 anos⁵⁹, com predominância do grupo abaixo dos 29 anos, em sua maioria mães. A maternidade se consolidou em suas vidas ainda antes da segunda década de vida, o que se configurou como uma das principais causas da evasão escolar de parte das mães entrevistadas – elas apresentam o ensino médio ou fundamental incompleto, enquanto as mulheres sem filhos apresentam maioritariamente um percurso escolar prolongado, com a conclusão do ensino fundamental e médio. Esse grupo de mulheres concentrava toda a responsabilidade pelo cuidado com os filhos e com a casa, especialmente porque metade delas eram simultaneamente chefes de família e mães solo, mas mesmo as entrevistadas que não eram mães afirmavam possuir dependentes que lhes demandavam algum tipo de suporte e cuidado – idosos, animais e cônjugues.

Seus núcleos familiares são compostos principalmente pelos filhos – entre um e dois no total – e, em pouco mais da metade dos casos, por cônjugues, além de uma menção à parentes idosos com quem dividem a casa. Ainda assim, todas elas vivem com uma renda familiar mensal de até um salário mínimo, valor crítico em um país que sofre hoje com o aumento expressivo da inflação, o aumento dos preços e a consequente diminuição gradual do poder de compra da população⁶⁰. Além do acanhado reajuste do salário/ordenado no Brasil, é de referir que o aumento do

⁵⁹ Talvez por imposição indireta da própria metodologia adotada, as entrevistas agregaram, para além de Maria e Elena, grupos mais jovens de mulheres que representam o recorte com maior acesso à internet e com maior relação de identificação com a figura da pesquisadora.

⁶⁰ No período entre 2017 e 2022, o valor do real e seu poder de compra despencou 31,32%, afetando principalmente as famílias mais pobres com o aumento dos preços de alimentos, das contas de gás e cozinha. O valor de uma cesta básica de alimentos equivale, hoje, a 50% do valor do salário/ordenado mínimo, fixado em R\$1.212,00. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/05/04/em-5-anos-real-perdeu-quase-30percent-de-seu-poder-de-compra.ghtml>> Acesso em: 20 de maio de 2022.

desemprego e da informalidade que tem provocado a redução de rendas já insuficientes de boa parte das famílias brasileiras.

Suas situações financeiras são ainda mais prejudicadas devido aos gastos com rendas de suas casas alugadas/arrendadas e os processos de despossessão de seus locais de moradia. Os problemas concretos de insegurança, precariedade da construção e degradação de infraestruturas urbanas de zonas periféricas resultam na insatisfação de quase todas – com exceção de uma – perante seus locais de residência. Isso se dá porque esse mesmo conjunto de mulheres elegeu seus locais de moradia em função quase que exclusiva dos baixos custos⁶¹, ou seja, o processo de escolha da moradia estava limitado a restritas opções usualmente associadas a características e territórios específicos. Assim como muitas já haviam almejado mobilidade social e/ou territorial no processo de migração, o desejo latente de mudar de casa representa para elas a concretização de um projeto de mudança de vida não somente pela ascensão do *status quo*, mas principalmente pela ampliação do acesso a condições urbanas básicas, essenciais ao funcionamento da vida – saneamento, infraestrutura, lazer, disponibilidade de tempo, entre outros.

Essa melhora de vida almejada foi justamente o que impulsionou a inserção de parte dessas mulheres no trabalho doméstico remunerado, que assim como Maria e Elena, iniciaram suas trajetórias no setor como a visão de uma nova possibilidade de vida. À outra parcela, o trabalho doméstico parecia estar posto como única (ou mais viável) opção de geração de renda, pois eram onde já se encontravam parte das mulheres da família ou da comunidade. Para essas, o serviço doméstico parecia operar como uma ocupação transitória no qual se encontravam até o momento em que surgissem outras oportunidades de trabalho menos estigmatizadas, menos cansativas e/ou mais bem remuneradas. Em ambos os contextos, as formas de recrutamento mencionadas foram a indicação boca-a-boca – seja através do contato na porta de casa, por contato de outras amigas trabalhadoras domésticas ou por indicação de antigos empregadores – e no caso de apenas duas delas, o recrutamento se deu por intermédio de agências de trabalho.

As condições de precariedade também se expressam no trabalho em si: três delas trabalham sem carteira assinada, ou seja, sem contrato ou garantias legais, uma está

⁶¹ Nas entrevistas semiestruturadas, alguns possíveis fatores determinantes na escolha da moradia foram sugeridos – como as relações de proximidade (trabalho, transportes, instituições de ensino, comércio, serviços, lazer, etc.), a cedência do imóvel por terceiros, as condições dos imóveis, entre outros –, mas a única menção que não se referia aos custos abordava a proximidade com amigos e familiares.

desempregada e duas (a contar com Maria) afirmam ter perdido parte de seus vínculos de trabalho como diarista em função da pandemia, passando a trabalhar em uma única residência. Essas mulheres em situação de informalidade são penalizadas, pois tem seus direitos limitados – como o acesso ao benefício do vale-transporte⁶² e o ordenado/salário mínimo –, afetando também seus deslocamentos na medida em que possuem menor regularidade do uso e acesso aos transportes básicos.

Dentro das casas, também são penalizadas pelo extenso e impreciso número de funções realizadas, especialmente aquelas que não estavam vinculadas a categorias de trabalho com serviços específicos – apenas duas trabalhavam designadamente como cuidadoras, enquanto três trabalhavam diaristas e o restante com contrato fixo em uma única casa (mensalista). Uma das mulheres declarou realizar “tudo o que me mandarem” (Entrevistada 05, 25 anos), seja no âmbito doméstico ou fora dele, alegando que também executava todas as tarefas exigidas pelos patrões, mesmo aquelas que fugiam das funções do cuidado. Apesar disso, a atividade realizada mais citada foi a limpeza, mas também foram mencionadas tarefas como cozinhar, cuidar de roupas, cuidar de crianças, idosos e animais (dentro e fora de residência) e fazer compras da casa.

Mesmo frequentando diariamente os bairros onde se localizam as casas em que trabalham, os espaços mais frequentados por elas no entorno do emprego são praias e rios – pois muitas casas estão situadas na zona privilegiada da costa litorânea –, seguidos de praças, hospitais, bares e restaurantes. Por outro lado, os locais mais frequentados nas proximidades de suas casas são majoritariamente comércios voltados a compras para casa (supermercados, feiras e padarias), seguido de centros religiosos, centros de saúde, praças e casas de familiares/amigos. A comparação desses dados pode nos informar que as atividades de lazer são realizadas ainda mais nas proximidades do trabalho do que de casa, o que pode nos conduzir a pensar que o espaço circundante ao trabalho é mais servido com equipamentos e possui maior relação de proximidade com espaços privilegiados de lazer (praia e praças) e/ou de encontro, como bares e restaurantes. Essa suposição é reforçada quando as únicas queixas relativas aos espaços próximos à casa por parte das entrevistadas referem-se aos espaços de lazer – parques, áreas de recreamento infantil e praças –, considerados por elas insuficientes.

⁶² O vale-transporte é um direito trabalhista garantido pela Lei n.º 7.619 de 1987 que institui a obrigatoriedade do empregador em arcar com os gastos relativos aos deslocamentos dos trabalhadores de casa ao trabalho.

A observação dessas atividades começa a nos apontar pistas sobre seus fluxos, uma vez que demonstram, para além das viagens relativas ao trabalho, quais as motivações que levam as entrevistadas a se deslocarem pela cidade. Seguimos para a observação de suas experiências em mobilidade no tópico a seguir.

3.4.3. Como se deslocam?

O primeiro aspecto relevante no tocante às suas mobilidades é a constatação que o emprego representa de forma unânime a principal motivação dos deslocamentos dessas mulheres. Isto não só ilustra a centralidade do trabalho em suas vivências urbanas, mas demonstra como essa função parece imbricar-se com suas outras atividades cotidianas, que giram em torno daquilo que impõe o trabalho. Arriscamos dizer que, em função do valor atribuído ao trabalho produtivo na sociedade atual, esse atravessamento do trabalho se dá na vida da maior parte das pessoas e impacta suas experiências em mobilidade, que são centradas essencialmente nos fluxos entre casa e trabalho. No caso de grupos desfavorecidos como as trabalhadoras domésticas, essa dependência extrapola aspectos como a disponibilidade de tempo e resulta na falta de dinheiro, disposição, no aumento da vulnerabilidade física, entre outras barreiras em mobilidade. Nesse sentido, supõe-se que essa centralidade dos fluxos entre casa e trabalho em seus discursos se dá em parte porque, como já esperado, o trabalho assume posição principal em termos de mobilidade dessas trabalhadoras e, por outro lado, porque há um maior valor atribuído aos deslocamentos produtivos em detrimento dos deslocamentos reprodutivos, que com o primeiro estabelecerem uma relação de dependência.

As viagens voltadas ao abastecimento do lar (supermercados, padarias e feiras) aparecem como a segunda motivação mais presente em suas mobilidades, seguida das viagens relativas aos cuidados com os filhos (buscar e levá-los na escola) no caso das mulheres mães e, depois, das viagens para compras pessoais (para si e para filhos), para passear com animais e visitar amigos/familiares. Isto significa que seus percursos estão em sua grande maioria relacionados à mobilidade do cuidado, marcados por atividades reprodutivas da casa, da família e dos filhos. Se considerarmos que as funções que realizam no emprego são atividades de cuidado e que as tarefas reprodutivas extralaborais são também trabalho, admitimos que quase a totalidade de seus deslocamentos estão vinculados à mobilidade do cuidado (Figura 25) e tem como motivação o trabalho doméstico e reprodutivo, seja ele remunerado ou não – à exceção dos fluxos de visita a amigos e familiares.

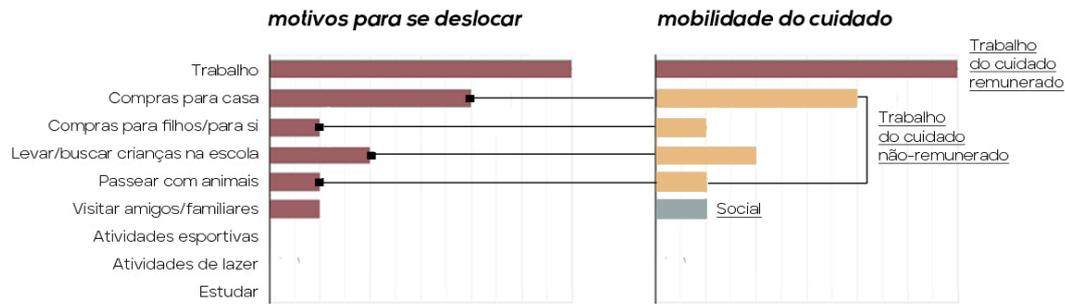


Figura 25: Esquema de motivos para se deslocar e a mobilidade do cuidado.
 Fonte: Desenvolvido pela autora, 2022.

Apesar da tentativa de esmiuçar diversas funções e motivações possíveis para que as mulheres reconhecessem e pudessem nomear seus fluxos extralaborais, a ênfase nos deslocamentos casa-trabalho foi definidora de praticamente todas as pautas em mobilidade, ficando pouco especificados os movimentos do cuidado. Acredita-se que esse apagamento se deu também pelo fato dos trajetos do cuidado e do lazer serem lidos como menos significativos do que suas experiências em transportes para uma pesquisa em mobilidade por serem essencialmente fluxos não motorizados. O fato de realizarem as demais atividades cotidianas dentro de um raio de até 30 minutos a pé de casa ou do trabalho também rompe com a hipótese de que elas realizam viagens motorizadas com múltiplas paradas, pois fazê-las implicaria no pagamento de bilhetes adicionais por trecho de viagem, mas não exclui a hipótese de que elas continuam responsáveis pelos deslocamentos do cuidado, ainda que pedonais.

A escolha do modo de transporte (ou a falta dela) está relacionada principalmente aos custos atribuídos ao transporte motorizado, seja ele público ou privado, e embora as decisões em transportes estejam quase sempre baseadas em uma série de fatores envolvidos no circular – como tempo de espera, tempo de duração da viagem, trânsito, distância entre ponto de origem e paragem, disponibilidade de transporte, lotação, conforto, segurança, entre outros –, somente uma parcela da população usufrui do direito à escolha, que é um balanço entre aquilo que se deseja, o que se pode arcar e o que é oferecido pelo sistema. No caso das trabalhadoras domésticas entrevistadas, as tarifas do transporte coletivo não são somente definidoras do modo de transporte adotado para as viagens relativas ao trabalho, mas também dos momentos em que podem usufruir dos transportes – pouco menos da metade delas utiliza transportes para além dos dias úteis de trabalho. Apesar de ser ainda um dos poucos modos de transporte cabíveis no orçamento da maior parte da população, o pagamento unitário do bilhete conduz o esforço consciente de reduzir ao máximo o número de trechos das viagens em transportes pagos, resultando na diminuição forçada do número de

deslocamentos que realizam. Essa restrição se expressa em números, pois as mulheres negras e periféricas são as que mais andam a pé (Svab, 2016) e representam, no Brasil, o grupo que menos realiza viagens por dia – com em média 0,7 viagens diárias em comparação com 1,64 viagens por dia da média nacional, ou seja, menos da metade do percentual relativo à população geral (IBGE, 2014).

A diferenciação na mobilidade se dá principalmente pelo limitado acesso aos transportes e infraestruturas, especialmente porque a expressiva maioria da população negra e de baixa renda concentra-se, hoje, em áreas de expansão e ou zonas precárias com reduzida oferta de transporte regular e infraestrutura urbana (Santarém, 2019). No caso das entrevistadas, a localização de suas casas concentra-se sobretudo na parte alta/platô da cidade (Gruta de Lourdes, Santa Lúcia, Antares, Petrópolis e Santos Dumont), em grotas e também nas extremidades geográficas da cidade (Riacho Doce) enquanto seus trabalhos estão situados maioritariamente na parte baixa/planície da cidade (Jatiúca e Ponta Verde) e nos condomínios de luxo da parte alta (Condomínio Jardim do Horto, Santa Lúcia e Barro Duro) (Figura 26).



Figura 26: Mapa da relação entre local de moradia e trabalho.
Fonte: Desenvolvido pela autora, 2022.

A concentração dessas mulheres nos bairros populares das parcelas de terra nordeste e noroeste – mais afastadas das centralidades financeiras da cidade – e também nas grotas situadas em territórios geograficamente centrais, ilustra o panorama de segregação sob o qual se molda a cidade de Maceió: sejam os fluxos de atravessamento que convergem para zonas privilegiadas da cidade ou os movimentos de distâncias significativamente mais curtas no sentido dos condomínios privados da

parte alta, o fato é que assistimos em ambos os casos "uma maioria negra transportada para trabalhar em regiões de maioria branca" (Santini, et al. [Eds.], 2021, p. 24). Devido a distribuição desigual da oferta e infraestrutura de transportes nesses territórios, somada a uma gestão de linhas centradas quase exclusivamente em conectar bairros periféricos com "pólos atratores de viagem em função do trabalho", observa-se uma baixa ligação desses bairros com as localidades que concentram a oferta do trabalho doméstico – ou segundo Paula Santarém, territórios negros e brancos – e a baixa ligação de distintas regiões negras entre si (Santarém, 2019).

Essas restrições das linhas de transporte ofertadas impactam a maior parte dessas mulheres, pois os ônibus/autocarros representam os modos de transporte mais utilizados pelas entrevistadas. Como alternativa à oferta de transportes regulares, algumas recorrem à van/lotação (transporte irregular) e apenas uma circula exclusivamente em transportes privados. Nesses trajetos, costumam ainda viajar sozinhas ou, no caso das mães, acompanhadas de seus filhos – especialmente bebês e crianças dependentes em termos de mobilidade.

A maior parte delas saem de casa antes das 6h da manhã – ou, como bem coloca Françoise Vergés, "abrem a cidade" (Vergés, 2020) –, fazendo parte dos primeiros aglomerados de pessoas a utilizarem transportes no dia porque: i) o expediente de trabalho costuma ter início no começo da manhã de modo a incorporar as primeiras demandas do dia dos patrões – que envolvem pequeno-almoço/café-da-manhã, cuidados com crianças e organização da casa; ii) porque, nas palavras de uma entrevistada, "é o horário menos pior e, se atrasar 20 minutos, não consigo nem pegar o ônibus porque vem lotado" (Entrevistada 04, parda, 35 anos); e iii) porque gastam em sua maioria entre 1 e 2 horas por cada trecho de viagem, seguido de 45 a 60 minutos. Na volta, aquelas que retornam para casa no período da tarde usufruem de tempos de deslocação mais reduzidos; as que precisam enfrentar os transportes no início da noite, lidam com o congestionamento e lotação dos transportes no horário de pico, levando até 2h por trecho da viagem. Ainda, é importante considerar que esses números podem subestimar o tempo total gasto em deslocamentos, porque muitas pessoas desconsideram o trajeto até as paragens também como tempo gasto em viagem.

Durante o período crítico da pandemia – que ocasionou na suspensão temporária de todo o comércio e serviços, restrição de circulação e de trabalho na cidade de Maceió

– houve a manutenção da maior parte do setor de trabalho doméstico⁶³, de modo que os deslocamentos da maior parte delas foram mantidos mesmo com a redução significativa da frota de transporte público da cidade. A limitada oferta de transportes provocou uma mudança nos horários e também no tempo gasto em transportes, pois mesmo com a diminuição do congestionamento, o tempo de espera nas paragens ficou mais elevado, chegando a durar 1h. Passados os três meses de isolamento obrigatório, o período que sucedeu o primeiro ano da pandemia foi onde houveram mudanças significativas na mobilidade de três delas: a perda de emprego, que provocou o afastamento total dos transportes, e o fornecimento de transporte privado por meio de aplicativos ou motoristas particulares dos empregadores.

Essa última estratégia foi adotada como medida protetiva por diversas famílias que, na intenção de reduzir a exposição das trabalhadoras nos transportes coletivos e evitar contaminação, garantiam o transporte privado deduzindo o valor do vale-transporte e incrementando os custos adicionais necessários. As mulheres que puderam se beneficiar dessa tática temporária tiveram suas mobilidades melhoradas pelo aumento do conforto proporcionado e pela redução significativa de seus tempos de viagem, pois “o tempo gasto com o transporte coletivo é quase o dobro do gasto com o transporte individual” (Santarém, 2019). Com a eventual melhora da situação pandêmica, elas retornaram ao transporte coletivo mesmo sem desejar quando os empregadores retomaram o pagamento do vale-transporte, uma vez que deslocar-se de transporte individual seria para elas inviável financeiramente.

A exposição ao vírus nos transportes não era a única insegurança enfrentada pelas mulheres, que sempre foram impactadas pelas violências envolvidas no circular pela cidade. A sensação de insegurança foi descrita por elas de forma unânime e os relatos de violência urbana foram mencionados pela ampla maioria (à exceção de apenas uma), com menções a assaltos, assédios e discriminação. Ainda assim, acerca das estratégias de proteção e segurança adotadas, o que se sobressaiu foram as menções ao cuidado com bens materiais como “escondo meus pertences” (Entrevistada 04, parda, 35 anos) ou “não ando com celular” (Entrevistada 05, parda, 29 anos). Por outro lado, também foi referido o cuidado com a escolha do percurso, considerando fatores como iluminação e movimentação de pessoas – “observo meu trajeto, escondo o celular e evito lugares escuros e desertos” (Entrevistada 06, parda, 37 anos) – e a

⁶³ Mesmo com processo de adaptação do mercado ao novo contexto de isolamento, a mercadoria – que segundo a teoria marxista é a força de trabalho no caso do emprego doméstico – precisava ser entregue.

escolha de um comportamento de alerta – “ando atenta sempre” (Entrevistada 07, branca, 37 anos).

Para compreender melhor essas experiências e os aspectos específicos do sistema de mobilidade que moldavam suas percepções, foram realizadas perguntas sobre a avaliação de duas categorias – transportes e infraestruturas – através de tópicos que abordavam questões levantadas nas falas de Maria e Elena e pontos centrais para pensar a mobilidade⁶⁴. As respostas demonstraram que a insatisfação com o sistema de mobilidade de Maceió é unânime entre elas, uma vez que nenhum dos tópicos recebeu a maior nota de avaliação (“muito bom”), mas dentre as 24 perguntas, 22 receberam avaliações de “muito ruim”, 24 receberam avaliações de “ruim” e apenas 6 receberam votos de “bom”.

Podemos constatar que, grosso modo, no tocante à avaliação da infraestrutura (Figura 27b), as queixas se concentram principalmente em aspectos relativos à segurança, como iluminação e policiamento, seguidas de problemas relativos ao conforto das paragens e passeios; quando falamos dos transportes (Figura 27a), as reclamações concentram-se mais nos aspectos de conforto e duração dos percursos de viagem – seja no tempo de espera, na duração da viagem ou da pontualidade dos transportes. Em ambos os casos, os resultados conversam muito bem com os aspectos discutidos anteriormente, pois refletem a baixa satisfação com os serviços ofertados.

O tópico mais considerado como “muito ruim” na avaliação dos transportes foi o tempo de espera nas paragens, aspecto que não havia sido mencionado nas entrevistas até então (com exceção de Maria e Elena). Essa é uma observação importante, porque confirmou o pressuposto anterior de que elas não estavam contabilizando no tempo de viagem a duração da espera pelos transportes e que, portanto, seus períodos de deslocamento eram ainda mais prolongados. Se o tempo de espera elevado já é, por si só, um problema para suas mobilidades, a situação se mostra ainda mais crítica quando constatamos que, na avaliação da infraestrutura, quase todos tópicos mais avaliados de uma forma negativa (como “muito ruim”) referiam-se aos pontos de espera: a iluminação, segurança, o conforto e a distância entre as paragens.

Quando contrapomos as duas perguntas mais classificadas como “ruim” – integração entre linhas e transportes e a duração das viagens –, podemos conjecturar a relação direta entre ambos, uma vez que a má conexão das linhas e dos diferentes

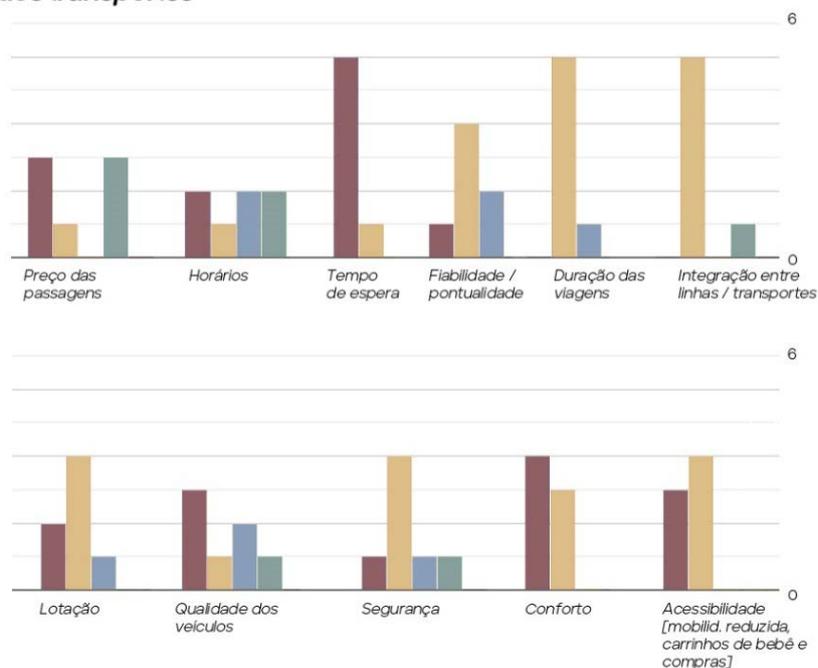
⁶⁴ As perguntas seguiram a escala *Likert* de classificação, que estabelece valores de avaliação de 1 a 5 para ponderar o grau de satisfação com as categorias mencionadas. Nesse caso específico, adotou-se: 1 para “muito ruim”, 2 para “ruim”, 3 para “indiferente”, 4 para “bom” e 5 para “muito bom”.

modos de transporte interferem diretamente no aumento do tempo de duração das viagens. Esse elevado tempo gasto nos trajetos também correlaciona-se com o alto grau de insatisfação com a fiabilidade/pontualidade dos transportes e o excessivo tempo de espera nas paragens.

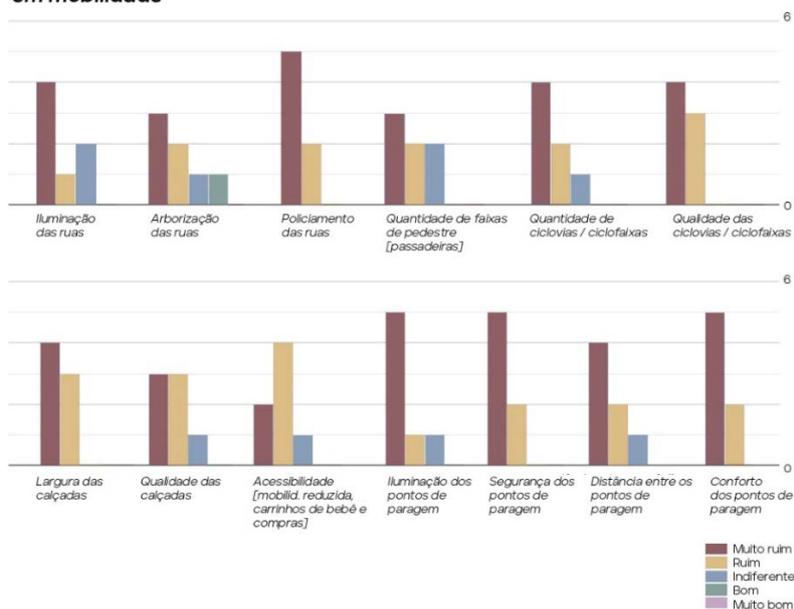
As deslocações não motorizadas – que aparecem nesses fluxos até/entre paragens e, de forma expressiva ainda mais expressiva, em seus deslocamentos relativos ao cuidado – parecem impactar também a insatisfação que refere-se às experiências nas ruas: a presença de policiamento, a segurança, a iluminação e largura das calçadas, a quantidade e a qualidade das ciclovias. De forma menos expressiva, também receberam avaliação negativa a arborização, a quantidade de faixas de pedestre distribuídas pela cidade e a acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida, carrinhos de compras e bebês. Por outro lado, as experiências dentro dos modos de transporte são amplamente criticadas, sobretudo as características dos próprios veículos – o conforto, a qualidade do modo de transporte e a lotação de pessoas. Os aspectos que definem o funcionamento das viagens apareceram em terceiro plano, como o preço das passagens e os horários dos transportes, que correspondem aos dois tópicos mais bem avaliados entre as duas categorias.

Apenas outras três perguntas avaliadas foram classificadas como “bom” – a qualidade dos veículos, a segurança e a integração entre linhas e transportes –, demonstrando que as percepções delas são por vezes contraditórias entre si, uma vez que eles correspondem simultaneamente aos aspectos mais criticados nas entrevistas. De forma resumida, há uma divergência nas avaliações de aspectos como preço das passagens, horários, qualidade e fiabilidade, onde as percepções individuais permeiam a satisfação e a insatisfação, mas há sempre a predominância das críticas em detrimento dos elogios. Vale também pontuar que algumas avaliações são contraditórias com alguns aspectos narrados anteriormente, o que se observa quando uma mesma entrevistada afirma simultaneamente se sentir confortável e avaliar o conforto como “muito ruim”.

avaliação dos transportes



avaliação da infraestrutura em mobilidade



Figuras 27a e b: Gráficos de avaliação dos transportes e da infraestrutura em mobilidade. Fonte: Desenvolvido pela autora, 2022.

As últimas perguntas foram abertas na intenção de incluir a possibilidade das entrevistadas imprimirem suas opiniões acerca do conforto e da segurança em mobilidade e o resultado foi o reconhecimento unânime do incômodo nos percursos em função do medo e da violência. Vale enfatizar que a insegurança aparece tanto como um reflexo da violência efetiva que se expressa nos espaços públicos da cidade – sejam

assaltos, furtos e outras formas de violência experienciadas e/ou registradas – quanto como uma sensação de medo que precede a própria violência – uma percepção de insegurança diante de um perigo real ou imaginário⁶⁵. Essa sensação, mesmo quando fruto de um imaginário social, baseia-se em um contexto concreto que tem como referência o somatório de diversas experiências de grupos sociais semelhantes em espaços semelhantes e é mais reforçada em contextos que tornam-as ainda mais vulneráveis – como os aspectos por elas mencionados de falta de policiamento e iluminação adequada.

Quando questionadas sobre aquilo que mudariam, as respostas foram variadas de acordo com suas necessidades mais imediatas, mas todas as principais queixas referiam-se ao conforto dos transportes. Em menor expressão, foram mencionados alguns desejos individuais, como a compra de uma moto enquanto artifício de melhora na mobilidade e a mudança de bairro para diminuição das distâncias percorridas em transportes. Por fim, foram apresentadas soluções de caráter coletivo que podem ser resumidas em: i) ampliação da frota de ônibus/autocarros para trabalhadores, que foi a medida mais referida; ii) melhoria do transporte ferroviário; iii) aumento do número de veículos aos finais de semana, quando possuem frota reduzida; e iv) garantia de pontos/paragens mais seguras e confortáveis.

Olhar atentamente para as vivências aqui apresentadas é enxergar na prática o resultado do acúmulo de anos de políticas públicas que negligenciaram os transportes coletivos, que segregaram populações de baixa renda em territórios precários, distantes ou impróprios para moradia e que transformaram as cidades e transportes e seus utilizadores em “mercadoria”. Discutiremos no capítulo seguinte algumas reflexões que podemos retirar dessas vivências/experiências e da análise dos dados aqui apresentados como forma de contribuir para novos caminhos possíveis para a mobilidade de Maceió.

⁶⁵ Para Margarida Berta, José Ornelas e Susana Maria (2007), o medo afeta não somente as vítimas de violência, mas todos os indivíduos na medida em que a projeção social dessa ameaça provoca em toda a comunidade uma constante sensação de insegurança. Esse medo, porém, se expressa de diferentes formas em diferentes grupos e contextos. Nos espaços públicos, o medo afeta particularmente as mulheres porque elas tem um medo adicional a temer, o medo da violação, e tanto são quanto sentem-se mais sujeitas à violência de gênero que “não apresenta somente consequências para a sobrevivente, mas igualmente precedências, influenciando a vida das mulheres, ainda antes da sua ocorrência e sob a forma de medo” (Berta, et al., 2007, p. 136).

4. O QUE SUAS EXPERIÊNCIAS DIZEM PARA O PLANEAMENTO URBANO?

Antes de iniciar a discussão desse capítulo, é preciso ter em vista que a urbanização é e sempre foi um fenômeno de classe (Harvey, 2014). Sobretudo em países do Sul Global, o processo de planejamento urbano provocou a segregação de populações pobres em bairros mais afastados e periféricos, com uma restrita oferta de infraestrutura, serviços urbanos e transportes (Maricato, 2000). Ao observar a realidade experimentada dessas mulheres trabalhadoras identificamos uma série de processos e políticas excludentes que provocam cotidianamente constrangimentos em seus movimentos e permanências pela cidade. Enquanto mulheres, são enxergadas como figuras mais frágeis, estando mais sujeitas à vulnerabilidades nos espaços públicos e sendo vítimas em potencial para assaltos e assédios cotidianos; enquanto mulheres racializadas, encaram a discriminação de seus corpos pela cidade, sobretudo ao permearem entre espaços tão contrastantes e em função da própria estigmatização do trabalho do cuidado; enquanto mulheres racializadas e periféricas, muitas vezes necessitam encarar longas distâncias e longos tempos entre casa e trabalho, morar em locais insalubres ou sem infraestrutura e ter seu direito de circular restringido pelo desconforto, insegurança e custos de viagem. Assim, a impossibilidade da escolha do local de moradia e a impossibilidade da escolha em transportes são resultantes de múltiplas camadas de opressão que se materializam na cidade e são, por si só, barreiras em mobilidade.

Para as reflexões apresentadas nesse capítulo, trazemos ao centro a observação do padrão de deslocamentos das trabalhadoras entrevistadas e os principais tópicos levantados na revisão bibliográfica, que discorre acerca das diferenças dos fluxos entre homens e mulheres e entre as próprias mulheres. Como já vimos:

(...) o padrão de deslocamentos diários das mulheres é distinto e, em geral, mais complexo do que o dos homens, por realizarem uma maior diversidade de atividades, acumulando tarefas domésticas. Ainda cabe predominantemente às mulheres as atividades de abastecimento da casa, condução de crianças à creche, escola ou posto de saúde e outras que implicam na realização de várias viagens ao longo do dia, para diferentes lugares da cidade, muitas delas realizadas a pé. A falta de calçadas e localização inadequada dos pontos de travessia de ruas; a superlotação dos veículos de transporte público são problemas mais graves para as mulheres, sobretudo quando grávidas, acompanhando crianças. A redução de oferta de viagens por transporte público nos períodos entre picos e falta de política tarifária integrada que permita a realização de viagens múltiplas também são agravantes para as mulheres, na medida em que muitas delas acumulam diversas tarefas ao longo do dia. Outro problema grave é o assédio sexual que ocorre

no interior do transporte público, provocando o constrangimento das passageiras (Ministério das Cidades, 2020, p. 73).

Ainda que seja fundamental reconhecer as decisões pessoais em mobilidade, é preciso considerar o tema pela ótica coletiva, justamente porque depende de políticas públicas e não apenas de soluções individuais. No caso dessa investigação, buscou-se compreender os movimentos de grupos sociais específicos e escutar atentamente cada relato para imaginar estratégias em transportes que priorizem as demandas de trabalhadoras domésticas e também outros grupos sociais desfavorecidos que enfrentam obstáculos similares em seus deslocamentos. Idealmente, esse processo seria realizado de forma co-participada, mas em função do curto período de tempo – e em situação de pandemia – dedicado a uma dissertação de mestrado, sugere-se que essa construção conjunta seja realizada em trabalhos futuros.

Como referido, poder mover-se livremente e com qualidade pelos espaços urbanos significa usufruir do direito à cidade, mas para que possa existir equidade no acesso à mobilidade para todas as pessoas, é preciso que sejam encontradas formas mais eficientes e sustentáveis de transportar pessoas – seja na circulação motorizada ou não motorizada. É sabido que a mudança desejada só poderá ocorrer através de uma abordagem estrutural e sistêmica, que envolva diversas frentes e esteja situada na intersecção de ações de escala local, municipal e regional, mas será utilizado como fio condutor desse capítulo o objetivo de melhorar os deslocamentos das trabalhadoras domésticas. Para isso, será feito o cruzamento dos aspectos observados até então, tendo como base a intersecção do olhar técnico-profissional, do compilado bibliográfico e das narrativas coletadas.

Antes de debater a percepção delas sobre o sistema de mobilidade, é preciso enfatizar sob o olhar técnico-profissional alguns desses fatores externos que interferem na experiência de circular por Maceió, nomeadamente a insegurança, a violência e a falta de investimento em moradia e infraestrutura que, somadas a um planejamento de uso do solo segregatório e zoneado, esculpe diferentes realidades dentro da cidade. Em termos de infraestrutura, o baixo investimento na diversificação dos modos de transporte de Maceió – que conta com uma rede ferroviária, hidroviária e ciclovária bastante limitada – e a má qualidade das calçadas, iluminação e arborização, tornam os deslocamentos motorizados e a caminhabilidade incômoda e pouco segura. São fatores que afetam desde a mobilidade de longas distâncias quanto a mobilidade da pequena escala, interferindo nos aspectos concretos das viagens – as escolhas dos modos de transportes, as rotas e a duração dos trajetos, por exemplo – e também nas percepções e sensações vivenciadas – a mentalidade de desagrado com espaços de

circulação/permanência e os transportes coletivos, o medo e a vulnerabilidade, o desconforto, entre outros.

Quando falamos de trabalhadoras domésticas, à grosso modo, a baixa conectividade entre espaços de moradia e trabalho, que é resultado da concentração desse nicho de trabalho em zonas predominantemente residenciais, provoca muitas vezes um aumento no tempo e distâncias de viagens entre casa e trabalho. Mais que isso, a disparidade entre a oferta de comércio, serviços, transportes e infraestruturas de seus locais de moradia e trabalho é um exemplo da distribuição desigual de oportunidades, que afeta diretamente os fluxos de pequena escala e o direito de se deslocar para atividades cotidianas de lazer, descanso, ócio e outros motivos pessoais/extra laborais. Além disso, considerando que o vale-transporte é limitado ao pagamento das viagens relativas ao trabalho e que ignora muitas vezes a necessidade da utilização de mais de um transporte por viagem, seus deslocamentos são muitas vezes limitados às viagens no sentido casa-trabalho. Quando se tratam de movimentos pendulares ou deslocamentos de longas distâncias, como viagens intermunicipais, a situação possivelmente se agrava pelo custo elevado das passagens e a ausência de integração entre os transportes.

Outras ameaças externas ao sistema de mobilidade também não podem deixar de ser mencionadas, como o processo de expansão dispersa da cidade para zonas desocupadas e sem capacidade de infraestrutura de saneamento e transportes, a degradação das infraestruturas e veículos já existentes e a falta de investimento em alternativas mais diversificadas em mobilidade. Todas elas tem provocado um esgotamento do sistema de mobilidade local e uma resistência da população à adoção de novos hábitos em mobilidade, resultante de um planejamento pouco conectado com as redes já existentes e com a preocupação da diversificação modal. As trabalhadoras domésticas fazem parte da população que mais é impactada com a degradação e a superlotação desse sistema.

Por outro lado, alguns aspectos são, hoje, oportunidades de beneficiação do sistema, como a ampliação das políticas voltadas à mobilidade, especialmente o investimento em melhorias nos transportes públicos, além da formulação do plano de mobilidade – o mais importante instrumento municipal em mobilidade –, que deve ser realizada em breve. As estratégias já previstas no Plano Diretor Municipal demonstram que há um esforço em conceber cenários mais favoráveis à integração modal e à valorização dos transportes existentes, apesar de ser ainda necessário o investimento na concretização da maior parte das diretrizes. Quando observamos a mobilidade

através da perspectiva de gênero, medidas pontuais de regulamentação especificamente voltadas para mulheres foram implementadas – como a Lei da Parada Segura (Lei nº 6.695/2017), que garante o desembarque de mulheres fora das paragens de transportes no período noturno.

Pelo olhar e vivências das trabalhadoras entrevistadas, os aspectos mais críticos em termos de mobilidade decorrem de um conjunto de falhas no funcionamento e operacionalização dos transportes que provocam o aumento do desconforto e insegurança nas viagens em ônibus/autocarros ou transportes irregulares (vans/lotações), sobretudo com o elevado tempo de espera pelos transportes, a longa duração das viagens, a superlotação dos transportes e a falta de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida e/ou com carrinhos de compras e de bebês. As falhas apontadas perpassam a oferta restrita de rotas essenciais, a baixa integração entre linhas de ônibus/autocarro e a limitada oferta de equipamentos e infraestrutura de transportes em zonas periféricas/informais, refletindo a carência de investimento que marca a realidade de seus locais de moradia – concentrados sobretudo nas extremidades geográficas de Maceió, tanto na parte alta (platô/tabuleiro) quanto às margens do litoral norte.

Por outro lado, os aspectos positivos elencados referem-se principalmente a tópicos que englobam o funcionamento geral dos transportes, ou seja, que se estendem de forma íntegra a toda a cidade, como o horário de funcionamento dos transportes e algumas medidas recentes de redução dos custos de viagem – como a diminuição do valor da tarifa dos transportes municipais, a gratuidade da tarifa para crianças e a meia tarifa para estudantes. Isso pode demonstrar que o grau de insatisfação é menor nos aspectos gerais dos transportes da cidade e maior nos aspectos que se materializam no território, pois refletem essencialmente a distribuição desigual dos transportes e infraestruturas em seus contextos de moradia.

As indagações apresentadas serviram de base para pensar recomendações que podem contribuir na elaboração de políticas, como a revisão do Plano Diretor Municipal e a elaboração do Plano de Mobilidade da cidade, baseando-se ainda em estudos de mobilidade com abordagens de gênero e interseccionalidades – como o trabalho *Nocturnes: La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el área metropolitana de Barcelona* (2017) e o *Guia para o combate à discriminação nos Municípios: planejar para todos e todas, planejar a diversidade* (2010) – para além de

manuais de orientação para elaboração de planos de mobilidade⁶⁶. Para discuti-los, os tópicos foram subdivididos em cinco categorias: i) gestão; ii) uso e ocupação; iii) regulamentação; iv) infraestrutura; e v) transportes.

Vale enfatizar que as orientações propostas se centram na melhoria mobilidade e do sistema de transportes, mas nada disto pode ser realmente eficaz se não houverem medidas contínuas e complementares de promoção da qualidade de vida – como a diversificação das ofertas de comércio e serviços, melhorias nos espaços públicos, nas amenidades e nas áreas de moradia destes grupos sociais, por exemplo.

categoria	objetivo geral
i) gestão	<i>Promover uma gestão participada com a integração dessas trabalhadoras e outros grupos sociais semelhantes no planejamento da mobilidade urbana</i>
ii) política intersetorial	<i>Incorporar propostas e reflexões ampliadas às pautas urbanas transversais à mobilidade, possibilitando a conciliação da vida privada e pública dessas mulheres e outros grupos sociais semelhantes</i>
iii) regulamentação	<i>Limitar direitos individuais e ampliar direitos coletivos para melhorar os deslocamentos em massa e a segurança das trabalhadoras e outros grupos sociais semelhantes</i>
iv) infraestruturas	<i>Melhorar e ampliar a infraestrutura de mobilidade existente, focando nas paragens, passeios e priorizando áreas desassistidas</i>
v) transportes	<i>Garantir boa qualidade operacional e baixo custo dos transportes para redução do tempo e distâncias e maior acesso, conforto e segurança das usuárias</i>

Tabela 02: Objetivos gerais das categorias propostas.

Fonte: Desenvolvido pela autora, 2022.

Ainda que o número de entrevistadas desta investigação seja reduzido e dificulte a generalização de suas realidades, suas experiências individuais dão pistas para um planejamento inclusivo, colocando em causa seus direitos e incitando um aprofundamento de conhecimentos sobre as práticas deste grupo social e profissional. Cabe às estruturas oficiais de planejamento da cidade assumirem o compromisso de investigar as particularidades dessas experiências em amostras ampliadas, demarcando os aspectos elencados nas entrevistas (ver Anexos) e incorporando novos. Sugere-se, portanto, que sejam envolvidos de forma ativa e associada agentes como: i) autoridades públicas do planejamento urbano e da mobilidade municipal e estadual; ii) autoridades públicas voltadas às políticas de gênero e interseccionalidades; iii) agentes de segurança pública urbana; iv) redes coletivas locais; v) empresas privadas de transportes públicos municipais e estaduais; e vi) a população em geral, de modo que as orientações reflitam efetivamente as demandas dos grupos envolvidos.

⁶⁶ Foram analisadas publicações como o *Caderno de referência para a elaboração de plano de mobilidade urbana* (2020), o *Guia para elaboração de planos de mobilidade e transportes* (2011) e o trabalho *“Lisboa: o desafio da mobilidade* (2005).

agentes / stakeholders

Autoridades públicas do planejamento urbano e da mobilidade municipal:

Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Maceió – SMTT;
Secretaria de Desenvolvimento Territorial e Meio Ambiente – SEDET;
Secretaria Municipal de Infraestrutura – SEMINFRA;

Autoridades públicas do planejamento urbano e da mobilidade estadual:

Associação dos Transportadores de Passageiros do Estado de Alagoas – TRANSPAL;
Secretaria de Estado de Transporte e Desenvolvimento Urbano – SETRAND;
Secretaria de Estado da Infraestrutura – SEINFRA;

Autoridades públicas voltadas às políticas de gênero e interseccionalidades:

Gabinete da Mulher (Gabinete de Políticas Públicas para mulheres de Maceió);
Secretaria do Estado da Mulher e dos Direitos Humanos – SEMUDH;

Agentes de segurança pública urbana:

Delegacia Especializada de Defesa dos Direitos da Mulher;
Polícia local;

Redes coletivas locais:

Organizações coletivas voltadas à mobilidade e espaço urbano;
Organizações coletivas de mulheres;
Organizações não-governamentais locais;
Associações coletivas de bairro/municipais;
Associações/agências de trabalho doméstico;

Empresas privadas de transportes públicos municipais e estaduais;

População em geral.

Tabela 03: Agentes envolvidos.
Fonte: Desenvolvido pela autora, 2022.

Em primeiro lugar, acredita-se que pensar a *i) gestão* dos transportes é um tópico central para a inclusão de demandas de grupos invisibilizados como as trabalhadoras domésticas, porque elas não estão nas agendas políticas e midiáticas mesmo estando entre as figuras mais propensas a violências estruturais – abusos simbólicos, físicos e sexuais – dentro e fora do trabalho. Suas pautas não serão consideradas se não houver um esforço consciente de parte da gestão da mobilidade em incluí-las, o que atravessa o entendimento não somente de como se planeja, mas de *quem* planeja e *para quem* planeja. Buscar uma gestão da mobilidade representativa, que reduza a inexpressiva presença de mulheres em cargos de chefia de instituições públicas que gerem o planejamento e os transportes⁶⁷ é importante porque a *diversificação do quadro profissional na gestão e planejamento da mobilidade* abre espaço para a inclusão de demandas populares e a sensibilização da população sobre as questões de gênero, raça e classe. Isso porque:

⁶⁷ No caso de Maceió, nos últimos 20 anos, apenas uma mulher foi Secretária de Planejamento, justamente na gestão de uma prefeita mulher – a primeira a exercer tal cargo na história da cidade, no ano de 1996. Apesar de serem maioria entre as funcionárias do setor – que contava em 2017 com um total de 18 funcionários, dentre eles 16 mulheres – dificilmente assumem cargos superiores de tomada de decisão. Isso ocorre porque “se por um lado a mulher está mais presente no mercado de trabalho (mesmo que ainda tenha muito a galgar na competitividade com homens em termos de cargos e salários), em termos de representatividade política, não tem aumentado a participação de mulheres como representantes: são poucas conselheiras, vereadoras, deputadas, senadoras, líderes dos movimentos sociais, entre outros. Há diversos fatores estruturais e culturais que explicam o reduzido acesso da mulher ao poder, reforçando a tendência das funções políticas permanecerem no domínio masculino” (Santoro, 2008, p. 5).

A mudança do lugar que a mulher ocupa na sociedade e na cidade depende também do fortalecimento de sua participação nos espaços de poder. Para tanto é necessário alcançar uma representatividade que reflita sobre a ampla participação da mulher na vida cotidiana da cidade, possibilitando que suas experiências contribuam para aprimorar a política de desenvolvimento urbano e a formulação de políticas específicas de promoção do direito das mulheres à cidade (Cymbalista, et al., 2008, p. 17).

Essa gestão deve estar comprometida com um *processo de participação popular inclusivo e diverso* que priorize qualidade à quantidade de pessoas, pois como bem pontua Terezinha Gonzaga (2011), “o grau de democracia de uma sociedade se mede pelo grau de participação e poder que as mulheres exercem nesta”. Muitos recursos participativos têm falhado em abranger grupos distintos e interseccionais por consistirem em espaços pouco convidativos e intimidadores, que constriem parte das pessoas envolvidas em auditorias ou reuniões coletivas em planejamento. Uma forma de evitar esses constrangimentos perpassa a abertura de diversos canais e espaços de participação adaptados aos diferentes grupos, ou seja, mecanismos de colaboração especificamente pensados para determinados coletivos, como: i) grupos focais/sessões alargadas para a sociedade civil em geral e grupos focais/sessões direcionadas para mulheres e/ou outros grupos específicos – como auditorias de segurança urbana para mulheres; ii) divulgação de informação offline e online em diferentes fases (informação, diagnóstico e conserto), considerando que nem todas as pessoas possuem acesso à internet ou são alfabetizadas; iii) elaboração de inquéritos de origem-destino que incluam caracterizações de trabalho, informalidade, gênero, raça, classe, etc., de modo a traçar o perfil das pessoas entrevistadas e captar quem são os grupos excluídos nas análises levantadas; e iv) desenvolvimento de parcerias com grupos e associações locais, na intenção de convocar agentes centrais das comunidades no processo de elaboração e tomada de decisão.

Essas estratégias também podem gerar subsídios para a *promoção de ações de conscientização popular*, que são fundamentais para a sensibilização coletiva acerca de pautas como o assédio e discriminação racial nas ruas e nos transportes. Através do desenvolvimento de campanhas, é possível trazer à tona debates importantes como a violência de gênero e raça e a necessidade de responsabilização dos deslocamentos em função das atividades reprodutivas, ou seja, uma melhor distribuição da mobilidade do cuidado entre homens e mulheres. De forma associada, cursos preparatórios para agentes (policiais, gestores e agentes de trânsito, por exemplo) que atuam nos espaços públicos e transportes podem ajudar a garantir o tratamento adequado à mulheres em situação de vulnerabilidade e violência, além da publicitação de dados acerca da violência de gênero em transportes públicos.

Em segundo lugar, propõe-se uma abordagem sistêmica ao incorporar **ii) políticas intersetoriais** que correlacionam estratégias mobilidade com políticas urbanas ampliadas. Isso porque essa complexidade é inerente à mobilidade, já que o espaço é um “conjunto indissociável de sistema de objetos e ações” (Santos, 2017, p. 21) – ou, como antes defendia, de fixos e fluxos. Para Milton Santos, “o tema central da geografia não é separadamente os objetivos, nem as ações, mas objetos e ações tomados em conjunto” (*Idem, ibidem*, p. 94), ou seja, “não basta analisar eventos isoladamente, se não desintegramos sua estrutura, isto é, seu padrão” (*Idem, ibidem*, p. 163). Manuel Herce-Vallejo (2009) também discorre sobre a impossibilidade de se compreender os deslocamentos de forma isolada, utilizando a noção de estrutura urbana para reforçar a “íntima relação entre atividades e fluxos (...), como uma disposição determinada dos usos do solo (...) e materializadas em espaços-canal adaptados que constituem as infraestruturas de solo” (Herce-Vallejo, 2009, p. 51). Assim, considerar a mobilidade enquanto um mecanismo de inclusão social significa se certificar que os investimentos em transportes e infraestruturas não serão feitos de modo isolada, mas serão combinados com ações em moradia, saneamento, abastecimento de equipamentos, entre outros, essenciais para a melhora da experiência urbana dessas mulheres e de outras pessoas em situações semelhantes.

As trabalhadoras entrevistadas são majoritariamente responsáveis pelos deslocamentos em função do cuidado com dependentes e com a casa e o fazem sobretudo a pé. Para reduzir a sobrecarga de seus trajetos cotidianos não motorizados, sugere-se o desenvolvimento de políticas intersetoriais que garantam o *fornecimento de serviços e equipamentos comunitários nas zonas de moradia* para garantir maior autonomia das mulheres nos espaços urbanos – seja através da redistribuição de creches, espaços educativos, áreas de lazer infantil, cultura, unidades de saúde e comércios básicos (supermercados, padarias, etc). Essa estratégia baseia-se principalmente nos relatos de parte das trabalhadoras domésticas entrevistadas, que afirmavam o desejo de mudar de bairro por falta de infraestrutura adequada e oportunidades nas proximidades. A intenção é tornar esses bairros também desejáveis de se viver e passíveis de apropriação por suas moradoras através do investimento em infraestruturas comunitárias de proximidade que reduzam os trajetos realizados e também dinamize as regiões em que se inserem. Esses devem ainda ser sensíveis às perspectivas de gênero e interseccionalidade para possibilitar a conciliação das esferas da vida pessoal e profissional das moradoras, porque planejadores e projetistas, em sua maioria homens, “criam projetos e planos que desconsideram os homens como integrantes da vida diária e normal de onde quer que haja moradias” (Jacobs, 2014, p.

91). Além disso, é importante que seja desenvolvido o espírito de bairro e da identidade local para que de fato esses espaços sejam por elas apropriados.

Se para elas a insegurança e o desconforto são ainda maiores nos deslocamentos e permanências (paragens) nos espaços públicos do que dentro dos veículos, é necessário que as estratégias para melhorar suas mobilidades também envolvam a ampliação da sensação de segurança nos fluxos não motorizados que realizam. Parte de suas casas situam-se em zonas de infraestruturas isoladas que geram consequências como o aumento das distâncias a serem percorridas, a formação de espaços ociosos, a segregação de populações de baixa renda e o aumento da insegurança. Nos bairros em que trabalham cotidianamente, que são predominantemente residenciais, há ainda um baixo índice de sociabilidade nas ruas e a forte presença de uma arquitetura murada, que fecha-se ao espaço público. Nesse sentido, o *incentivo à dinamização de zonas monofuncionais e espaços residuais* da cidade é uma medida importante para essas e outras mulheres, uma vez que impulsionar a mistura de usos da cidade significa fomentar uma diversidade que também auxiliará no reforço da segurança nos espaços públicos. Essa sensação de segurança se dá principalmente pela presença de pessoas nas ruas ou, como bem define Jane Jacobs, dos “olhos da rua” (Jacobs, 2014), porque “as luzes induzem essas pessoas a contribuir com seus olhos para a manutenção da rua. (...) Porém as luzes não têm efeito algum se não houver olhos” (Idem, 2014, p. 43). Qualquer outra que vise uma maior segurança na rua – como o controle da presença de terrenos baldios propensos à violência contra a mulher, a distribuição de postos policiais e delegacias da mulher e a instalação de iluminação adequada nos espaços públicos de convívio e passagem – torna-se ineficiente se não houver essa relação dinâmica entre espaço público e privado.

Essa sensação de insegurança também é resultado dos contrastes sociais de Maceió, que se expressam através de um sistema de mobilidade exclusivo e marcado pela priorização do carro em detrimento dos outros modais. A terceira categoria discorre sobre a **iii) regulamentação dos transportes** e tem como base a supressão de direitos individuais para ampliar os direitos coletivos, entendendo que a rede de mobilidade não é um elemento neutro, mas definidora do acesso desigual à cidade que interfere diretamente na mobilidade dessas trabalhadoras.

Na tentativa de reduzir distâncias e tempo que elas gastam em transporte, é preciso buscar uma melhor distribuição do espaço viário e a priorização de modos de transporte públicos e não motorizados – uma das principais orientações definidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU. A forma mais simples e eficiente de

controlar essas disparidades é ampliar a *regulação da circulação nas vias públicas*, com medidas como a implementação de novos corredores exclusivos para ônibus/autocarros (faixa azul) em vias principais, aumentando a eficiência da circulação dos transportes coletivos. Essa é uma forma de hierarquizar e redistribuir o espaço viário, destinando zonas exclusivas para transportes de média capacidade.

Apesar do transporte público regular ser o modo de transporte motorizado predominante entre elas, muitas utilizam serviços de transporte irregular ou transportes individuais esporadicamente, seja por desejo ou necessidade. Parte dessas trabalhadoras é responsável pelas funções de cuidado e/ou realizam trajetos no período noturno quando há um prolongamento de suas atividades no trabalho remunerado, de modo que é fundamental ter em vista as limitações dos transportes coletivos e reconhecer o papel importante de caráter social de serviços individuais fornecidos à população geral, sobretudo para utilização em caráter de emergência. Para ampliar sua segurança nesse tipo de transporte, dois tópicos dessa categoria são fundamentais: a *regulamentação de taxistas e moto-taxistas* e a *regulamentação dos modos de transporte irregulares*. Em ambos os casos, sugere-se a obrigatoriedade do cadastro municipal de todos os motoristas, a formação adequada e sensível às questões de gênero e a ampliação dos pontos de estacionamento exclusivos para motoristas. Todas essas são maneiras de reconhecer a legitimidade desse tipo de transporte e fornecer maior proteção aos passageiros, especialmente às mulheres.

As duas últimas categorias apresentadas referem-se de forma ainda mais concreta ao sistema de mobilidade, porque envolvem suas partes móveis (veículos e pessoas) e imóveis (estações, vias e toda a infraestrutura). À grosso modo, os principais aspectos relativos à infraestrutura mencionados nas falas das entrevistadas permeiam entre os tópicos de segurança – iluminação e policiamento – e conforto – qualidade das paragens e passeios, enquanto nos transportes as principais queixas estão centradas no conforto durante as viagens e no tempo de duração dos trajetos – tempo de espera, na duração e pontualidade. Com isso em vista, a quarta categoria aqui apresentada busca discutir fornecimento de uma **iv) infraestrutura de transportes** adequada a essas mulheres.

De acordo com seus relatos, os lugares que habitam são, via de regra, carentes de infraestrutura de mobilidade adequada, prejudicando as viagens motorizadas e, principalmente, a caminhabilidade. Esses “espaços opacos”⁶⁸ (Santos, 2006), “em geral

⁶⁸ De acordo com Milton Santos, são os espaços “apagados” da cidade, ou seja, o extremo oposto do que ele define como “territórios iluminados”. São locais de baixa concentração de

totalmente invisíveis nos mapas de zoneamento das cidades” (Rolnik, 2015, p. 186), formam uma “geografia de invisibilidade para a política urbana” (*Idem, ibidem*, p. 193) justificada pela ilegalidade/informalidade e/ou vulnerabilidade ambiental desses territórios. Isso porque muitas vezes a condição de informalidade e/ou ilegalidade dos assentamentos gera impasses no interior dos órgãos burocráticos quanto à possibilidade de sua consolidação, abrindo espaço para que essa demanda só ocorra de forma seletiva e intermediada (*Idem, ibidem*, p. 181). Sugere-se de forma simplificada a *priorização de propostas alternativas para zonas precárias e/ou de risco* a partir do desenvolvimento de estudos de melhoria as infraestruturas de transportes em zonas desassistidas.

Além disso, é importante pontuar que um dos elementos centrais das experiências dessas mulheres na mobilidade perpassa a realização de viagens em cadeia, ou em outras palavras, trajetos que envolvem mais de um trecho, mais de um modal e mais de um propósito (Sánchez-de-Madariaga, 2016). Ainda que as entrevistadas dessa pesquisa afirmem não realizar paradas nos deslocamentos em transportes que efetuam, executam uma série de atividades cotidianas que demandam fluxos fragmentados e maioritariamente não motorizados. *Integrar e diversificar*⁶⁹ *os modos de transporte (intermodalidade e multimodalidade)* é fundamental para dinamizar essas formas de locomoção, possibilitar a adaptação do sistema de mobilidade ao tecido urbano em que se insere e otimizar esses fluxos fragmentados em mais de um trecho - seja para levar as crianças na escola, para realizar compras ou outras atividades vinculadas às suas demandas pessoais.

É preciso ainda articular essa estratégia com o *fornecimento de infraestrutura adequada para trajetos não motorizados*, que quando bem planejadas, resultam tanto no aumento do conforto dos deslocamentos curtos e/ou até as paragens/terminais, quanto no aumento da segurança resultante da maior diversificação dos usos e pessoas nas calçadas/passeios. Esse fenômeno é o que Jane Jacobs define como o “balé da boa calçada urbana” (Jacobs, 2014, p. 52).

Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a

técnicas, conhecimentos e que, portanto, estão pouco aptos a atrair capital, atividades econômicas e comerciais (Santos, 2006).

⁶⁹ No caso de Maceió, algumas propostas de diversificação modal ainda carecem de ser concretizadas, como: i) a melhoria e ampliação do VLT, sobretudo no sentido Noroeste-Sudoeste da cidade; ii) a implantação de funiculares/teleféricos para vencer desníveis entre planície e platô; e iii) a implementação do sistema de transporte hidroviário na Lagoa Mundaú para conectar municípios adjacentes ao centro da cidade.

manutenção da segurança e a liberdade. É uma ordem complexa. Sua essência é a complexidade do uso das calçadas, que traz consigo uma sucessão permanente de olhos. Essa ordem compõe-se de movimento e mudança (...) (Jacobs, 2014, p. 52).

Como já foi discutido acima, a autora também afirma que “quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que não se sentem seguras nas calçadas” (Jacobs, 2014, p. 29). Isso porque é na prática cotidiana da rua que está não somente a vigilância da cidade, mas a vida e toda a sua diversidade. Essas mesmas práticas são esquecidas ou ignoradas por planejadores, urbanistas e cartógrafos devido à sua posição de distanciamento, que ignora as dinâmicas dos “praticantes ordinários da cidade” (Certeau, 2014, p. 159).

(...) colocação à distância, pelo administrador do espaço, o urbanista ou cartógrafo. A cidade-panorama é um simulacro “teórico” (ou seja, visua), em suma, um quadro que tem como condição de possibilidade um esquecimento e um desconhecimento das práticas. (...) Mas “embaixo” (*down*), a partir dos limiares onde cessa a visibilidade, vivem os praticantes ordinários da cidade. Forma elementar dessa experiência, eles são caminhantes, pedestres (...). Tudo se passa como se uma espécie de cegueira caracterizasse as práticas organizadoras da cidade habitada. (...) Escapando às totalizações imaginárias do olhar, existe uma estranheza do cotidiano que não vem à superfície, ou cuja superfície é somente um limite avançado, um limite que se destaca sobre o visível (Certeau, 2014, p. 159).

Para que elas possam circular com mais segurança e conforto em deslocamentos não-motorizados, três caminhos podem ser alternativas para uma melhora na qualidade da infraestrutura dos passeios de modo a favorecer essas dinâmicas: i) a propagação de caminhos livres de barreiras, com tratamento adequado dos passeios/calçadas – rampas, pavimentação, dimensões mínimas, rebaixamento de guias e outros dispositivos – para garantir segurança e acessibilidade nas caminhadas para a circulação de carrinhos de bebê ou de compras; ii) a arborização de vias principais para proporcionar maior conforto às transeuntes; e iii) iluminação adequada nos passeios e ciclovias para garantir segurança de pedestres e ciclistas. Também deve ser priorizada a inclusão de melhorias nas infraestruturas dos veículos e paragens, que consiste em uma das principais queixas das entrevistadas relativas a infraestrutura da mobilidade. Para tal, é aconselhável o esforço em oferecer paragens em pontos estratégicos que visem a segurança e o encurtamento de distâncias, garantindo boa iluminação, pouca ou nenhuma barreira visual, conforto do mobiliário e pouco afastamento entre paragens.

Além disso, considera-se fundamental a conectividade das ciclovias já existentes e a construção de novas rotas cicláveis que conectem diferentes bairros da cidade, sobretudo porque podem servir às ligações entre casa-trabalho e funcionar como uma alternativa às rotas de transportes fornecidas. Esse modo de transporte é

particularmente interessante no contexto maceioense em função da topografia pouco acentuada e do clima ameno, além de ser ainda mais favorável para mulheres periféricas por ser um modal relativamente barato e que pode ampliar a autonomia urbana das trabalhadoras. Entretanto, é preciso enfatizar que torna-lo uma alternativa concreta depende igualmente de políticas de incentivo à aquisição de bicicletas, além de formações sensíveis às questões de gênero voltadas ao ensino da prática de pedalar para garantir confiança, percursos seguros e a correta manutenção dos veículos.

A última categoria abordada nessa pesquisa está relacionada à qualidade operacional dos **v) transportes**, que oferece respostas a problemas como o elevado tempo gasto em viagens, os custos de tarifas desproporcionais às rendas da população, a insegurança e o desconforto na mobilidade. Um dos objetivos fundamentais nesse tópico é a *integração tarifária*, especialmente porque parte das trabalhadoras em situação de informalidade não tem acesso ao benefício do vale-transporte, enquanto aquelas que possuem tem seu número de viagens limitado aos deslocamentos entre casa e trabalho. A adoção de políticas tarifárias que facilitem o perfil de deslocamento das mulheres na condução das tarefas do cuidado - remunerado ou não – deve ser prioritária porque também dizem respeito à reprodução econômica e social da nossa sociedade. É o caso, em Maceió, das já implementadas políticas de isenção do pagamento de tarifas em transportes públicos para crianças e a redução de 50% do valor das tarifas para estudantes (meia-entrada), garantidas pela Prefeitura de Maceió.

Se falamos de distribuição equitativa do sistema de mobilidade, precisamos abordar a tarifa enquanto elemento central de mudança também do ponto de vista de classe. Uma pesquisa realizada na Região Metropolitana de São Paulo no ano de 1977 demonstrou que:

(...) enquanto as pessoas de baixa renda (renda familiar até R\$ 400,00) realizavam, em média, 1,53 viagens por dia, as de alta renda (acima de R\$ 6 mil) realizavam 3,33 viagens por dia. A renda também influi na escolha modal: o uso do automóvel aumenta diretamente com a elevação da renda e as viagens a pé diminuem; para o transporte coletivo, sua utilização aumenta até a faixa de renda de R\$ 3 mil, a partir do que diminui (Vasconcellos, 2005, p. 32 *apud* p. 71).

Uma solução que *a priori* parece ser economicamente viável consiste na implementação do bilhete único municipal com valor mensal fixo para viagens ilimitadas em diferentes modais. Se associada à integração de passagens/bilhetes entre município e região metropolitana, os benefícios práticos possíveis seriam: i) a ampliação do acesso de populações de baixa renda aos transportes, o que interfere diretamente no usufruto do direito à cidade; ii) o aumento da eficiência das deslocações através da intermodalidade, que refere-se à capacidade da usuária de passar de um modo a outro

sem custo adicional, ou seja, poder planejar trajetos pela combinação de dois ou mais modos de transporte sem acréscimo no valor da passagem; iii) a facilitação dos deslocamentos relativos às atividades cotidianas, sobretudo para mulheres, que podem associar à seus trajetos paradas sem custos adicionais; e iv) o aumento da atratividade pelo transporte coletivo.

Além disso, partindo das falas de Maria, Elena e das demais trabalhadoras migrantes, pensar ações e investimentos que facilitem os trajetos entre local de destino e origem é uma forma de facilitar os deslocamentos constantes no âmbito intermunicipal que elas realizam. Ao olhar para a perspectiva das duas trabalhadoras que residem nas extremidades da cidade de Maceió, assumir as deslocações pendulares que realizam em função do trabalho significa pensar linhas e tarifas mais condizentes com a realidade desses movimentos. Buscar uma redução das tarifas à nível estadual significa reconhecer que fronteiras invisíveis determinadas por questões político-administrativas não limitam a continuidade das relações entre mais de um território, especialmente em processos de conurbação. Ainda, é de se considerar que as medidas que visam a melhoria dos fluxos cicláveis na cidade também podem atuar para minimizar essas desconexões entre local de moradia, paragens e rotas de transportes.

A boa qualidade operacional da mobilidade perpassa a melhoria do conforto dos transportes. Em Maceió, a frota de ônibus/autocarro já é totalmente acessível, o que para as trabalhadoras gestantes, com filhos e/ou compras é um fator positivo. Ainda assim, os veículos encontram-se usualmente superlotados e os trajetos são marcados pela insegurança. Uma das principais insatisfações mencionadas dizia respeito à necessidade de *ampliação da frequência e redução do tempo de viagem, garantindo maior fiabilidade*. É fundamental reduzir o tempo de espera por transportes públicos através do aumento da frota, especialmente aos finais de semana e no início da manhã em dias úteis, diminuindo também a superlotação dos veículos nesses horários que elas consideram os mais críticos.

Por outro lado, o tempo gasto em viagens também está ligado às rotas mal planejadas, que são por vezes isoladas entre si e concentradas em zonas específicas da cidade. No caso de Maceió, o sistema municipal de transportes públicos é fragmentado por zonas que são operadas por empresas distintas. Isso por si só é um obstáculo à integração modal, pois demanda um esforço ainda maior de conectar as linhas e transportes. Esse é um dos desafios do objetivo de *encurtar distâncias percorridas através da integração dos transportes e rotas*, que busca a superação das barreiras do gerenciamento fragmentado das linhas por diferentes empresas e também

entre transportes, independente de quem os opere. Considerando a realidade das trabalhadoras que percorrem grandes distâncias para deslocar-se até áreas centrais, deve haver também um reforço dos transportes públicos também em áreas predominantemente residenciais de luxo (média/alta renda), reduzindo lacunas centro e periferias.

Em síntese, apesar desse conjunto de medidas se apresentar aqui como parte fundamental para a mudança do sistema de mobilidade de modo a garantir melhorias no circular dessas mulheres, não se pode ignorar o contexto social, econômico e estrutural que define o “lugar” subjetivo e material que as trabalhadoras domésticas ocupam nessa cadeia.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A investigação aqui desenvolvida centrou na realidade tangível das trabalhadoras domésticas remuneradas e foi justamente na observação de seus percursos de vida que encontrou um conjunto de elementos materiais e simbólicos por vezes desprezados no processo de planejamento da mobilidade. Essa pesquisa, que se formou na intenção de identificar os padrões de deslocamento das trabalhadoras domésticas em Maceió e suas experiências quotidianas, se deparou com o desafio que envolve expressar em uma narrativa única a multiplicidade de expressões, condutas e dinâmicas aqui contadas sem reduzi-las a uma realidade singular. Essa, que é talvez uma das principais contribuições desse trabalho, é também uma de suas limitações, porque a realização de uma etapa que envolveu as entrevistas em formato não presencial acarretou no pequeno número de entrevistas em função da dificuldade de contato com as trabalhadoras, no desenvolvimento pouco aprofundado de alguns aspectos específicos da mobilidade – como os deslocamentos não motorizados e migrações – e no contato limitado com agências e órgãos do setor doméstico. Essas limitações devem tornar-se encaminhamentos para uma pesquisa etnográfica – com extenso trabalho de campo e observação –, que atue de forma participada, reconheça os entraves do campo e inclua de forma mais expressiva as pautas transversais de acesso à moradia, saneamento, migrações, relações de trabalho e afetividade, entre outras. Além disso, sugere-se que agentes e planejadores deem continuidade a esses questionamentos, ampliando o debate para incluir uma amostra significativa e representativa de trabalhadoras domésticas da cidade de Maceió.

A pesquisa levantou desde o início a preocupação de romper com a noção de corpos e espaços “de exceção”, entendendo-os como a “via de regra” em um movimento consciente de ressignificar o olhar para formas de organização, táticas, redes e elos do cotidiano. Essas dinâmicas de movimento específicas, que em grande parte se dão no (e pelo) sistema de mobilidade, demonstram que é a realidade de escassez e precariedade das infraestruturas em contextos subalternos que ofusca qualquer possibilidade de desejo de permanência e/ou circulação nesses territórios. Isso não quer dizer que se tratam de espaços destituídos de vitalidade e de sociabilidade; pelo contrário, esses fogem da “lógica disciplinadora do urbanismo” (Helene, 2019, p. 296) e são na maior parte das vezes mais abastecidos de diversidade e vida do que os almejados bairros monofuncionais de classe média/alta da cidade. Continuam, entretanto, sendo carentes de oferta, oportunidades, qualidade de vida e infraestrutura

básica, de modo que devem ser zonas prioritárias para investimento em mobilidade e todas as demais pautas urbanas.

Por outro lado, a violência social e a precariedade das infraestruturas não só restringem a liberdade e autonomia da maior parcela da população, como operam enquanto propulsores da exclusão e isolamento. Começamos por reconhecer os entraves da rigidez da legislação urbana, como a própria lógica de zoneamento que delimita áreas de atratividade ou repulsividade em termos de emprego e ignora que por vezes que as próprias zonas residenciais são geradoras de empregos e, conseqüentemente, deslocamentos. Depois, os entraves da ilegalidade/irregularidade de zonas periféricas, utilizados enquanto argumento da completa ausência de atuação do sistema de mobilidade em grotas e/ou outras comunidades urbanas. Também cabe referir a falta de articulação dos órgãos de gestão da mobilidade, que fragmentam toda a dinâmica e logística dos transportes e infraestruturas, além de diluírem a responsabilidade de atuação frente às demandas da população.

Quando observamos essa realidade sob a perspectiva de corpos periféricos femininos, pobres e racializados, percebemos as diferentes camadas que a desigualdade de acesso à mobilidade pode assumir. A começar porque essas são geralmente as figuras mais vulneráveis à violência porque estão mais expostas às ruas – não por desejo, mas por necessidade; também porque a ausência de capital, somada à mobilidade do cuidado, restringe sua liberdade de circular livremente; por fim, porque lidam com a discriminação e estigmatização de seus trabalhos, de seus corpos no processo de permear por diferentes realidades na cidade. Para falar de mudança, é necessário gradualmente subvertermos as funções do trabalho lido como “feminino”, porque a autonomia de se deslocar na cidade depende tanto da disponibilidade de tempo e dinheiro quanto da liberdade de se movimentar sem receio, sem medo.

Falando especificamente das trabalhadoras entrevistadas, suas trajetórias de vida foram marcadas primordialmente pela migração como elemento de mudança de vida, mas que resultou na continuidade da vivência precária e pouco instável, agora na capital do Estado. Suas situações de desamparo perpassam a sobrecarga do trabalho de cuidado – remunerado ou não – e o escasso acesso a infraestruturas de qualidade, como moradia e transportes. Em termos de mobilidade, seus padrões de deslocamentos são marcados pela utilização do transporte público por não disporem da possibilidade de escolha e por esse ser hoje o modo de transporte mais barato, mas ainda assim realizam trajetos motorizados limitados em função do tempo, custo e disponibilidade da oferta. Dentro do eixo casa-trabalho, permeiam cotidianamente entre realidades muito

distintas e territórios distantes entre si, lidando com a reduzida oferta de linhas e serviços, o elevado tempo de viagem e espera em paragens, a superlotação dos transportes, a insegurança, o medo e a discriminação. Seus fluxos de pequena escala são feitos majoritariamente a pé e no entorno imediato de suas residências, voltados às atividades cotidianas que envolvem principalmente funções do cuidado da casa ou de dependentes. Assim, pode-se dizer que enquanto mulheres em trânsito, tem seus deslocamentos voltado quase exclusivamente para a mobilidade do cuidado, remunerado ou não, sobrando pouco ou nenhum espaço para deslocamentos de lazer, descanso ou outras motivações pessoais.

Fazer uma leitura desses múltiplos processos de segregação que perpassam a vida das trabalhadoras domésticas remuneradas deu luz à necessidade de se pensar formas disruptivas de planejar a cidade e redistribuir oportunidades, posicionando a mobilidade enquanto um importante agente de transformação e busca por justiça espacial (Harvey, 1980; Soja, 2014). Essa só poderá ser atingida se partirmos dessas perspectivas individuais para refletir pautas coletivas, entendendo que a procura por soluções individuais não pode trazer resultados realmente benéficos se não houver uma mudança coletiva pois, assim como a mobilidade, a cidade só funciona quando operada em rede. Aquelas/os que estão nos espaços de gestão e tomadas de decisão em planejamento devem começar a pensar na integração das experiências vividas e necessidades de quem circula na cidade, fazendo-o através da perspectiva interseccional. Este foi um dos objetivos deste trabalho, seja para as decisões pequenas e simples, seja para as decisões grandes e complexas que afetam as vidas das pessoas.

A transição para essa cidade desejada, cuja distribuição das oportunidades e dos acessos se dá de forma equitativa, perpassa mudanças muito mais profundas e complexas que se expressam no físico, mas estão embutidas nas fronteiras subjetivas da sociedade. Voltando à Maceió, a segregação indiscutível do espaço urbano levanta um ponto fundamental no debate sobre a mobilidade urbana: enquanto não for prioridade de planejadores/as agenciar e renegociar concessões e políticas de modo a redistribuí-las por toda cidade, toda e qualquer prática em mobilidade será paliativa. Por fim, sugere-se que planejadores e decisores políticos deem continuidade a esses questionamentos, ampliando o debate para incluir uma amostra representativa, do ponto de vista estatístico, de trabalhadoras domésticas da cidade de Maceió.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alambert, Z. (2004). *A mulher na história, a história da mulher*. (1.^a ed.). Editora Omega.
- Baptista, P. G. (2011). *Imigração e trabalho doméstico: O caso português*. [Dissertação de mestrado, Universidade Técnica de Lisboa]. Repositório ULisboa. <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/1653>
- Bernardino-Costa, J. (2007). *Sindicatos das trabalhadoras domésticas no Brasil: teorias da descolonização e saberes subalternos*. [Tese de doutorado, Universidade de Brasília]. Repositório UnB. <https://repositorio.unb.br/handle/10482/2711>
- Berta, M., Ornelas, J., & Maria, S. (2012). Sobreviver ao medo da violação: Constrangimentos enfrentados pelas mulheres. *Análise Psicológica*, 25(1), 135-147. <https://doi.org/10.14417/ap.435>
- Brasão, I. (2012). *O tempo das criadas: A condição servil em Portugal (1940–1970)*. (1st ed.). Tinta da China.
- Brandão, L. (2019). As trabalhadoras domésticas no processo de urbanização: o quarto de empregadas como expressão das idiosincrasias das cidades brasileiras. *Pixo: Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade*, 3(9), 105-123. <https://doi.org/10.15210/pixo.v3i9.17458>
- Calió, S. A. (1997). Incorporando a questão de gênero nos estudos e no planejamento urbano. *Encuentro de Geografos de America Latina*, (9). <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomic a/Geografiacultural/737.pdf>
- Calió, S. A. (1991). *Relações de gênero na cidade: uma contribuição do pensamento feminista à geografia urbana*. [Tese de doutorado não publicada]. Universidade de São Paulo.
- Caria, H. (Ed.). (2005). *Lisboa: o desafio da mobilidade*. Câmara Municipal de Lisboa
- Cavalcanti, V., Faria, G., Costa, V., Silva, L., & Moura, L. (2015). Empreendimentos e ações públicas e privadas em Maceió/AL no início do milênio. *Paisagem E Ambiente*, (36), 11-33. <https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i36p11-33>
- Chamboredon, J. C., & Lemaire, M. (2015). Proximidade espacial e distância social. Os grandes conjuntos e sua população. *Antropolítica*, (38) 107–145. <https://doi.org/10.22409/antropolitica2015.0i38.a41679>
- Certeau, M. (2014). *A invenção do cotidiano: Artes do fazer*. (3.^a ed.). Editora Vozes.
- Collectiu Punt 6. (2017). *Nocturnes: La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el Área Metropolitana de Barcelona*. (1.^a ed.). <https://www.punt6.org/es/books/nocturnas/>

- Collective Punt-6. (2022, fevereiro). *Collective-Punt-6*. <https://www.punt6.org/>
- Costa, C. (1983). *História das Alagoas*. (2.^a ed.). Editora Companhia Melhoramentos de São Paulo
- Costa, B. (2018). Bola de neve virtual: O uso das redes sociais virtuais no processo de coleta de dados de uma pesquisa científica. *RIGS – Revista Interdisciplinar de Gestão Social*, 7(1), 15-37. <https://dx.doi.org/10.9771/23172428rigs.v7i1.24649>
- Crenshaw, K. (1991). Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Color. *Stanford Law Review*, 43(6), 1241–1299. <http://doi.org/10.2307/1229039>
- Almeida, E., & Guimarães, A. (2017). *Fragments da memória: A evolução urbana nos 200 anos de história em Maceió, Alagoas*. In Anais do Simpósio Científico 2017 - ICOMOS BRASIL, Simpósio Científico - Icomos 2017, Belo Horizonte (334-347).
- Frias, S. (2006). *“Mulheres na esteira, homens na cadeira?”: Mulheres, economia informal e mudança cultural: Estudo realizado na cidade de Maputo*. [Tese de doutorado não publicada]. Universidade de Lisboa
- Federici, S. (2019). *O ponto zero da revolução: Trabalho doméstico, reprodução e luta feminista*. (1.^a ed.). Editora Elefante
- Federici, S. (2014). *Calibã e a bruxa: Corpos, mulheres e acumulação primitiva*. (1.^a ed.). Editora Elefante
- Ferrão, J., & Paixão, J. M. (2018). *Metodologias de avaliação de políticas públicas*. (1.^a ed.). Imprensa da Universidade de Lisboa
- Fleischer, F., & Marín, K. (2019). Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en bogotá. *Eure*, 45(135), 27–47. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612019000200027>
- Freyre, G. (2003). *Casa-grande e senzala*. (48.^a ed.). José Olympio Editora
- GenMob. (2022, janeiro). *GenMob – Gender and Mobility Space-Time Inequality*. <http://genmob.ceg.ulisboa.pt/>
- Gonzaga, T. (2011). *A cidade e a arquitetura também mulher: Planejamento urbano, projetos arquitetônicos e gênero*. (1.^a ed.). Editora Annablume.
- Goldstein, D. (2003). *Laughter out of place: Race, class, violence, and sexuality in a Rio shantytown*. (1.^a ed.). University of California Press
- Gualberto, A. R., & Silva, S. C. (2019). *Cidade, gênero e classes sociais: Uma análise dos usos do espaço urbano de Campos dos Goitacazes pelas empregadas domésticas*. In Anais XVIII ENANPUR 2019, Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, Natal, 1^o Volume (1-17).

- Hayden, D. (1980). What Would a Non-Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design, and Human Work. *Journal of Woman in Culture and Society*, 5(3), 170-187. <https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/495718>
- Haraway, D. (1991). Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. *Feminist Studies*, 14(3), 575-599. <https://doi.org/10.2307/3178066>
- Harkot, M. (2018). *A bicicleta e as mulheres: Mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*. [Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo]. Biblioteca Digital USP. <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-17092018-153511/pt-br.php>
- Harvey, D. (1980). *A justiça social e a cidade*. (1.ª ed.). Editora Hucitec.
- Harvey, D. (2014). *Cidades rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana*. (1.ª ed.). Editora Martins Fontes.
- Herce-Vallejo, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. (1.ª ed.). Editorial Reverté
- Hochschild, A. R. (2000). Global care chains and emotional surplus value. In: Giddens, A.; & Hutton, W. (Eds.). *On The Edge Living with Global Capitalism* (pp.130-146). Random House. <https://doi.org/10.4324/9781315633794-21>
- IBGE. (2010). *Censo 2010*. Brasil: IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IBGE. (2015). *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. <https://www.ibge.gov.br/>
- IMTT. (2011). *Guia para elaboração de planos de mobilidade e transportes*. Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
- IPEA. (2019). *Atlas da Violência*. Brasil: IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- Jacobs, J. (2014). *Morte e vida de grandes cidades*. (1.ª ed.). WMF Martins Fontes
- Jacquet, C. (2003). Urbanização e emprego doméstico. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 18(52), 163–184. <https://doi.org/10.1590/s0102-69092003000200009>
- Japiassú, L. A. (2015). *Expansão urbana de Maceió, Alagoas: Caracterização do processo de crescimento territorial urbano em face do plano de desenvolvimento - de 1980 a 2000*. [Dissertação de mestrado, Universidade Federal de Alagoas]. Repositório UFAL. <https://www.repositorio.ufal.br/handle/riufal/1313>
- Kofes, M. S. (1990). *Mulher, mulheres – diferença e identidade nas armadilhas da igualdade e desigualdade: interação e relação entre patroas e empregadas domésticas*. [Tese de doutorado não publicada]. Universidade de São Paulo
- Kwan, M. P., & Ding, G. (2008). Geo-narrative: Extending geographic information systems for narrative analysis in qualitative and mixed-method research.

- Kwan, M. (2002). Feminist visualization: Re-envisioning GIS as a method in feminist geographic research. *Annals of the Association of American Geographers*, 92(4), 645–661. <https://doi.org/10.1111/1467-8306.00309>
- Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 4, 567–588. <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>
- Lefebvre, H. (2001). *O direito à cidade*. (1.^a ed.). Centauro Editora
- Lopes, C. (2018). *Empregadas domésticas: Experiências do exercício da atividade*. [Dissertação de mestrado, Universidade Federal de Alagoas]. Repositório UFAL. <https://www.repositorio.ufal.br/handle/riufal/2949>
- Madariaga, I. S. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: Ciudades, género y dependencia. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 41(161-162), 581-597. Recuperado a partir de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75953>
- Madariaga, I. S. (2016). Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport. In: Madariaga, I. S. & Robert, M. (Eds.). *Fair shared cities: The impact of gender planning in Europe* (pp. 33-48). Routledge
- Madariaga, I. S. & Zucchini, E. (2019). Measuring Mobilities of Care, a Challenge for Transport Agendas Inés. *Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks*, 1–292. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-05042-9>
- Madariaga, I. S. & Zucchini, E. (2020). "Movilidad del cuidado" en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 52(203), 89-102. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/78364/48400>
- Maricato, E. (2000). As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: Planejamento urbano no Brasil. In: Arantes, O., Vainer, C., & Maricato, E. (Eds.). *A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos* (pp. 121-192). Vozes.
- McDowell, L. (1999). *Gender, Identity, and Place: Understanding Feminist Geographies*. (1.^a ed.). University of Minnesota Press
- Melo, H., & Castilho, M. (2009). Trabalho reprodutivo no Brasil: Quem faz?. *Revista de Economia Contemporânea*, 13(1), 135-158. <https://doi.org/10.1590/S1415-98482009000100006>
- Mendonça, A. L. (2021). *Caminhar como mobilidade urbana: Políticas, práticas e dinâmicas urbanas em Maceió, Alagoas*. [Dissertação de mestrado, Universidade Federal de Alagoas]. Repositório UFAL. <https://www.repositorio.ufal.br/handle/123456789/8817>

- Ministério das Cidades. (2007). *Guia PlanMob: Caderno de referência para a elaboração de plano de mobilidade urbana*. Ministério das Cidades.
- Monteiro, R., Ferreira, V., Saleiro, S., Lopes, M. & Múrias, C. (2016). *Guia para a integração a nível local da perspectiva de género na mobilidade e transportes*. (1.^a ed.). CES – Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra
- Montoya-Robledo, V., & Escovar-Álvarez, G. (2020). Domestic workers' commutes in Bogotá: Transportation, gender and social exclusion. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 139, 400–411. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.07.019>
- Muxí, Z. (2018). *Mujeres, casas y ciudades: Más allá del umbral*. (1.^a ed.). Dpr-Barcelona
- Oliveira, D., Lima, R., & Santos, S. (Eds.). (1998). *A cor do medo: Homicídios e relações raciais no Brasil*. (1.^a ed.). Editora UFG
- OIT. (2021, dezembro). *Organização Internacional do Trabalho*. <https://www.ilo.org/>
- Paula, M. (2010). Maceió e o direito à cidade: Reflexões sobre racismo, patriarcado e planejamento urbano. *Ímpeto: Revista de Arquitetura e Urbanismo*, (9), 59-65. <https://www.seer.ufal.br/index.php/revistaimpeto/issue/view/504>
- Pallasmaa, J. (2011). *Os olhos da pele: A arquitetura e os sentidos*. (1.^a ed.). Bookman
- Pereira, B. P. (2011). *De escravas a empregadas domésticas: A dimensão social e o "lugar" das mulheres negras no pós-abolição*. In Anais do XXVI Simpósio Nacional da ANPUH, XXVI Simpósio Nacional de História ANPUH: 50 anos, São Paulo.
- Perista, H. (2002). Género e trabalho não pago: os tempos das mulheres e os tempos dos homens. In *Análise Social*, 37(163), 447-474. <https://www.jstor.org/stable/41011683>
- PNAD. (2014). *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios*. Rio de Janeiro, Brasil: IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- PNAD. (2016). *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios*. Rio de Janeiro, Brasil: IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- PNAD. (2018). *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios*. Rio de Janeiro, Brasil: IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- Queirós, M., & da Costa, N. M. (2020). Planning Mobility in Portugal with a Gender Perspective. In: de Madariaga, I. S., & Neuman, M. (Eds.). *Engendering Cities: Designing Sustainable Urban Spaces for All* (pp. 71-89). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351200912>.
- Queirós, M., & da Costa, N. M. (2012). Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal. *Dialogue and Universalism Journal*, 3(1), 47–69. <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/42520>

- Queiros, M., da Costa, N. M., Morgado, P., Vale, M., Guerreiro, J., Rodrigues, F., Mileu, N. & Almeida, A. (2017). Gender equality and the City: a methodological approach to mobility in space-time. *Tria-Territorio Della Ricerca Su Insedimenti E Ambiente* (17), 143-158. <https://doi.org/10.6092/2281-4574/5061>
- Queirós, M., da Costa, N. M., Palma, P., Caetano, G., & Vieira, P. J. (2010). *Guia para o combate à discriminação nos Municípios: planejar para todos e todas, planejar a diversidade*. Universidade de Lisboa
- Queirós, M., Morgado, P., da Costa, N. M., Mileu, N., Almeida, A., & Vale, M. (2019). Igualdade de género nas geografias espaço-temporais: uma análise a partir de dispositivos móveis. *Revista Latino-Americana de Geografia e Genero*, 10(1), 3-25. <https://doi.org/10.5212/rlagg.v.10.i1.0001>
- Ramón, M. D. G. (2014). *Espacios públicos, género y diversidad: Geografías para unas ciudades inclusivas*. (1.ª ed.). Icaria editorial
- Rolnik, R. (2015). *Guerra dos Lugares: A Colonização da Terra e da Moradia na Era das Finanças*. (1.ª ed.). Boitempo
- Rosenbloom, S. (1978). *Trends in Women's Travel Patterns: Proceedings from the Second National Conference*. University of Arizona
- Sant'ana, M. C. (2006). *A cor do espaço: limites e possibilidades na análise da segregação sócio-espacial : o exemplo de Brasília*. [Dissertação de mestrado, Universidade de Brasília]. Repositório UnB. <https://repositorio.unb.br/handle/10482/3926>
- Santarém, P. (2021). Ensaio sobre a mobilidade racista. In: Santini, D., Santaré, P., & Albergaria, R. (Eds.). *Mobilidade antirracista* (pp. 56-79). Autonomia Literária
- Santini, D., Santaré, P., & Albergaria, R. (Eds.). *Mobilidade antirracista*. (1.ª ed.). Autonomia Literária
- Saffioti, H. (2015). *Gênero, patriarcado, violência*. (2.ª ed.). Editora Expressão Popular.
- Cymbalista, R., Cardoso, P. M., Santoro, P. & Casella, J. (2008). Plano Diretor Participativo e o direito das mulheres à cidade. In: Gouveia, T. (Ed.). *Ser, fazer e acontecer - Mulheres e o direito à cidade*. SOS Corpo.
- Santos, M. (2006). *A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção*. (4.ª ed.). Editora da Universidade de São Paulo.
- Santos, J. K. C. (2010). *Quebrando as correntes invisíveis: uma análise crítica do trabalho doméstico no Brasil*. [Dissertação de mestrado, Universidade de Brasília]. Repositório UnB. <https://repositorio.unb.br/handle/10482/8484>
- Siqueira, L. de A. (2015). *Por onde andam as mulheres?: Percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife*. [Tese de doutorado,

Universidade Federal de Pernambuco]. Repositório Digital da UFPE.
<https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/17274>

- Silva, M. A., Muniz, B. M., & Menezes, C. A. (2018). Caminhos das águas, caminhos de terra: trilhando o território alagoano através dos mapas nos primeiros séculos coloniais. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, 26. <https://doi.org/10.1590/1982-02672018v26e16>
- Silva, N., Faria, D., & Pimenta, M. (2017). *Feminismo e o espaço urbano: apontamentos para o debate*. In Anais do XVII ENANPUR 2017, Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, São Paulo, 17º Volume (1-17).
- Soja, E. (2011). *Seeking spatial justice*. (1.ª ed.). University of Minnesota Press
- Soratto, L. (2006). *Quando o trabalho é na casa do outro: um estudo sobre empregadas domésticas*. [Tese de doutorado, Universidade de Brasília]. Repositório UnB. <https://repositorio.unb.br/handle/10482/6679>
- Svab, H. (2016). *Evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo: A necessidade de uma análise de gênero*. [Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo]. Biblioteca Digital da USP. <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3138/tde-30092016-142308/pt-br.php>
- Tavares, R. B. (2015). *Indiferença à diferença: espaços urbanos de resistência na perspectiva das desigualdades de gênero*. [Tese de doutorado não publicada] Universidade Federal do Rio de Janeiro
- Teixeira, J. (2021). *Trabalho doméstico*. (1.ª ed.). Editora Jandaíra
- Teixeira, J. C., Saraiva, L. A. S., Carrieri, A. de P. (2015). Os lugares das empregadas domésticas. *Organizações & Sociedade*, 22(72), 161–178. <https://doi.org/10.1590/1984-9230728>
- Vasconcellos, E. (2013). *Mobilidade urbana: O que você precisa saber*. (1.ª ed.). Companhia das Letras
- Vasconcellos, E. (2001). *Transporte urbano, espaço e equidade: Análise das políticas públicas*. (1.ª ed.). Editora Annablume.
- Vianna, F. (2014). *Mulheres na cidade: A invisibilidade e a exploração da condição da mulher no espaço urbano*. [Tese de doutorado não publicada] Universidade de São Paulo
- Vergés, F. (2020). *Um feminismo decolonial*. (1.ª ed.). Ubu Editora
- Vinuto, J. (2014). A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: Um debate em aberto. *Temáticas*, 22(44), 203–220. <http://doi.org/10.20396/tematicas.v22i44.10977>

Wilkinson, J., & Eacott, S. (2013). 'Outsiders within?': Deconstructing the educational administration scholar. *International Journal of Leadership in Education*, 16(2), 191-204. <https://doi.org/10.1080/13603124.2012.750762>

Wilks, L. (2021). Managing mobility: commuting domestic workers, mobile phones, and women's 'honour' in Kolkata. *Contemporary South Asia*, 29(3), 433-445. <https://doi.org/10.1080/09584935.2021.1886250>

APÊNDICE

perfil**PESSOAL**

1 Qual a sua idade?:

_____ anos

2 Qual a sua escolaridade?:

- Sem estudos
- Ensino fundamental incompleto
- Ensino fundamental completo
- Ensino médio incompleto
- Ensino médio completo
- Ensino superior incompleto
- Ensino superior completo
- Prefiro não informar
- Outros: _____ (favor especificar)

3 Qual sua cor/raça/etnia?:

- Preta
- Branca
- Amarela
- Parda
- Indígena
- Prefiro não informar
- Outros: _____ (favor especificar)

4 Qual seu estado civil?:

- Solteira
- Em um relacionamento
- Casada
- Divorciada
- Viúva
- Prefiro não informar
- Outros: _____ (favor especificar)

5 Caso não tenha nascido em Maceió, em que cidade nasceu e por que se mudou para cá?

_____ (município) / _____ (Estado)

SOCIOFAMILIAR

6 Tem filhos?:

- Sim. Quantos? _____
- Não
- Prefiro não informar

7 Caso tenha filhos, com qual idade foi mãe?

_____ anos

- Prefiro não informar

8 Existem outros dependentes?

- Sim. Quem? _____ (favor especificar)
- Não
- Prefiro não informar

9 Qual a sua renda familiar mensal (em média)?

- Nenhuma renda
- Até 1 salário mínimo
- 1 a 3 salários mínimos
- 3 a 6 salários mínimos
- 6 a 9 salários mínimos
- Acima de 9 salários mínimos
- Prefiro não informar

morada

10 Onde mora?:

Endereço/CEP: _____

Prefiro não informar

11 Com quem mora?:

- Sozinha
- Filhos
- Marido/esposa
- Outros familiares
- Amigos
- Prefiro não informar
- Outros: _____ (favor especificar)

12 Qual sua condição de moradia?:

- Morada no trabalho
- Ocupação/moradia irregular
- Casa própria
- Casa alugada
- Casa cedida
- Morando na casa de familiares/amigos
- Prefiro não informar
- Outros: _____ (favor especificar)

13 O que te levou a morar nesse local?:

- Proximidade do trabalho
- Em função do custo
- Proximidade com escolas
- Proximidade com comércio e serviços (shopping, supermercados, restaurantes) ou atividades de recreação, religiosas ou culturais
- Proximidade familiar ou de amigos
- Me cederam a casa
- Programas sociais (ex: Minha Casa Minha Vida ou Programa de Arrendamento Residencial)
- Prefiro não informar
- Outros: _____ (favor especificar)
- Outros: _____ (favor especificar)
- Outros: _____ (favor especificar)

14 Se pudesse, se mudaria para morar em outro lugar?

- Não
- Sim; Onde e por quê? _____

_____ (favor especificar)
- Prefiro não informar

trabalho

15 Qual a sua situação de trabalho atual?

- Com carteira assinada
- Sem carteira assinada
- Desempregada
- Prefiro não informar
- Outros: _____ (favor especificar)

16 Em qual categoria do trabalho doméstico se enquadra?:

- Diarista (Mais de uma casa)
- Mensalista
- Serviços específicos (ex: cozinheira, passadeira, cuidadora, entre outros): _____ (favor especificar)
- Prefiro não informar
- Outros: _____ (favor especificar)

17 Qual a localização do seu emprego?:

- Endereço/CEP: _____
- Outros: _____ (favor especificar)

18 Que funções realiza no trabalho?:

- Limpeza
- Comida
- Roupas
- Compras
- Supermercado
- Padaria
- Outros _____
- Cuidados com crianças/idosos
- Passeio
- Acompanhamento em espaços de lazer
- Levar/buscar na escola
- Outros _____
- Cuidados com animais
- Cuidados diários
- Passeio
- Outros _____
- Outros: _____ (favor especificar)

19 Qual a forma de recrutamento para o trabalho?

- Agências de trabalho
- Indicações de antigos empregadores
- Indicações de outras trabalhadoras domésticas
- Legado familiar
- Prefiro não informar
- Outros: _____ (favor especificar)

20 Está associada a algum grupo coletivo ou rede de trabalhadoras?

- ONG's
- Agências de trabalho
- Associações
- Sindicatos
- Prefiro não informar
- Outros: _____ (favor especificar)

mobilidade urbana

ESPAÇO URBANO

21 Que lugares/atividades você costuma frequentar na cidade?

CASA TRAB. OUT.

Escola, creche ou faculdade			
Centros religiosos			
Praia, rios e lagoas			
Praças			
Supermercados, padarias e feiras			
Parquinhos e espaços de lazer infantis			
Hospitais, postos de saúde ou médicos			
Casas de amigos e familiares			
Bares e restaurantes			
Parquinhos, espaços de lazer e esportes			
Shopping ou comércios			
Outro _____			
Outro _____			
Outro _____			

22 Você sente falta de algum espaço / atividade próximo à sua casa e/ou trabalho?

CASA TRAB. OUT.

	CASA	TRAB.	OUT.
Não			
Sim: _____ (favor especificar)			
Sim: _____ (favor especificar)			
Sim: _____ (favor especificar)			
Sim: _____ (favor especificar)			

MOBILIDADE

23 Quais os seus principais motivos para realizar viagens diárias?

- Trabalhar
- Estudar
- Compras para casa (supermercado/padaria/mercadinho/etc)
- Compras para mim e/ou para dependentes
- Levar/buscar crianças na escola/creche
- Acompanhar crianças e/ou dependentes em outras atividades
- Passear com animais
- Visitar amigos/familiares
- Atividades esportivas
- Atividades de lazer
- Prefiro não responder
- Outros _____ (caso tenha algum outro, favor especificar)

24 Para isso, que modos de transporte você utiliza?

- Carro (Condutora ou passageira? _____)
- Moto; (Condutora ou passageira? _____)
- Moto táxi
- Táxi
- Trem/VLT
- Van / Lotação / Perua
- Ônibus municipal (real alagoas ou outros);
- Ônibus intermunicipal (rodoviário, arsal ou outros)

- A pé
- Bicicleta
- Carroça
- Prefiro não responder
- Outros _____ (caso tenha algum outro, favor especificar)

25 O que te faz optar pelo modo de transporte que utiliza hoje?

- Rapidez
- Ligação direta ao destino desejado
- Segurança
- Privacidade
- Custo
- Não conduz/não tem transporte individual
- Qualidade dos veículos
- Outros _____ (caso tenha algum outro, favor especificar)

26 Quanto tempo você costuma gastar em deslocamentos por viagem?

- 0-10 minutos
- 11-20 minutos
- 21-30 minutos
- 31-45 minutos
- 45-60 minutos
- 01-02 horas
- mais de 02 horas
- Outros _____ (caso tenha algum outro, favor especificar)

27 Em que horários você costuma utilizar os transportes?

- Antes das 06h da manhã
- Entre 06h e 08h da manhã
- Entre 08h e 12h da tarde
- Entre 12h e 14h da tarde
- Entre 14h da tarde e 17h da tarde
- Entre 17h da tarde e 19h da noite
- Entre 19h da noite e 22h da noite
- Acima de 22h da noite
- Outros _____ (caso tenha algum outro, favor especificar)

28 Em que dias da semana você costuma utilizar os transportes?

- Somente dias úteis
- Somente finais de semana
- Dias úteis e finais de semana
- Ambos
- Nenhum
- Prefiro não responder

29 Geralmente realiza os trajetos sozinha ou tem alguma companhia

- Sozinha
- Colegas de trabalho
- Filhos ou dependentes
- Cônjugue
- Outros familiares
- Amigas (os)
- Prefiro não responder
- Outros _____ (caso tenha algum outro, favor especificar)

30 Você costuma ir direto ao destino ou realizar PARADAS?

- Vou direto
- Costumo parar uma vez para realizar outras atividades;

- Quais?
- Trabalhar
 - Estudar
 - Cuidados com outras pessoas ou animais
 - Compras para mim
 - Compras para casa
 - Atividades de lazer ou esportes
 - Outros _____

- Costumo parar para fazer baldeação;
 - Prefiro não responder
- Quantas paragens? _____

31 Que deslocamentos você costuma realizar além do trabalho?

- Ir estudar
- Realizar atividades de lazer ou esportes
- Realizar compras diárias
- Realizar compras para si
- Levar e/ou buscar crianças na escola ou creche
- Acompanhar crianças ou idosos em parquinhos ou outros espaços de lazer
- Acompanhar crianças ou idosos em espaços de saúde
- Passear com animais
- Outro _____
- Outro _____

PANDEMIA

32 A pandemia da Covid-19 provocou mudanças que afetaram seus deslocamentos cotidianos?

- Não
- Sim;

- Quais?
- Modos de transporte _____
 - Remuneração / custos de viagem _____
 - Tempo gasto em viagens _____
 - Pontos de parada _____
 - Distâncias percorridas _____
 - Horários / tempo gasto em viagens _____
 - Frequência de viagens _____
 - Estratégias _____
 - Outros _____

- Prefiro não responder

CARACTERÍSTICAS PERCEPCIONADAS

32 Já sofreu algum tipo de violência urbana?

- Não
- Sim; Onde? _____;

- Que tipo?
- Assédio
 - Assalto
 - Estupro
 - Agressão física
 - Agressão psicológica
 - Discriminação
 - Prefiro não informar
 - Outros: _____ (favor especificar)

- Não lembro
- Prefiro não informar

33 Por fim, como você classificaria as características em mobilidade abordadas abaixo, sendo 1 muito insatisfeita e 05 excelente?

RUAS E VIAS

- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Quantidade de faixas de pedestre/passadeiras
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Dimensão das calçadas/passeios
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Qualidade das calçadas/passeios
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida, carrinhos de bebê ou carrinhos de compras nas calçadas
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Quantidade de ciclovias/ciclofaixas
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Qualidade de ciclovias/ciclofaixas
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Arborização
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Iluminação
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Outros _____ (caso tenha algum outro, favor especificar)

PONTOS DE PARAGEM

- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Distância dos pontos de paragem
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Iluminação
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Segurança
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Conforto
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Outros _____ (caso tenha algum outro, favor especificar)

TRANSPORTE PÚBLICO

- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Preço das passagens
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Horários
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Tempo de espera
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Duração do percurso
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Lotação
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Qualidade dos veículos
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Conforto
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Fiabilidade/pontualidade
- 1 | 2 | 3 | 4 | 5 Integração entre linhas

34 Você se sente confortável e segura nos transportes? E por quê?

35 Você faz algo para se proteger ao circular pela cidade? Se sim, o que?

36 Se você pudesse, mudaria algo? Se sim, o que?

questionário / síntese das respostas

perfil

PESSOAL

	1	2	3	4	5	6	7	8 [Elena]	9 [Maria]
Idade	26	20	39	35	29	37	37	68	51
Escolaridade	Ensino médio completo	Ensino médio completo	Ensino fundamental completo	Ensino fundamental incompleto	Ensino médio incompleto	Ensino médio completo	Ensino médio completo	Ensino fundamental incompleto	Ensino fundamental incompleto
Cor/raça/etnia	Parda	Parda	Parda	Parda	Parda	Parda	Parda	Negra	Negra
Estado civil	Casada	Solteira	Solteira	Em um relacionamento	Casada	Solteira	Casada	Divorciada	Divorciada
Origem	São Luís do Quitunde	São Luís do Quitunde	Maceió	Maceió	Maceió	Paulo Jacinto	Maceió	Atalaia	Joaquim Gomes

SOCIOFAMILIAR

Dependentes	Filhos; Cônjuge	Não	Filhos; Animais	Filhos	Filhos; Idosos; Animais	Filhos	Filhos; Animais; Cônjuge	Não	Filhos; Idosos
Filhos	2	0	2	2	1	1	2	0	4
Renda	Até 1 salário	Nenhuma renda	Até 1 salário	Até 1 salário	Nenhuma renda	Até 1 salário	Até 1 salário	Até 1 salário	Até 1 salário

MORADA

Local moradia	Loteamento Terra Antares	Gruta de Lourdes	Riacho Doce	Petrópolis	Santa Lúcia	Santos Dumont	Riacho Doce	Bebedouro	Jacintinho
Com quem mora	Filhos; Cônjuge	Prefiro não informar	Filhos	Filhos; Cônjuge	Filhos; Cônjuge; Outros familiares	Filhos	Filhos; Cônjuge	Outros familiares	Filhos; Outros familiares
Condição moradia	Casa cedida	Casa alugada	Casa alugada	Casa alugada	Casa alugada	Casa alugada	Casa própria	Casa cedida	Casa própria
Escolha moradia	Custo	Prefiro não informar	Custo	Custo	Custo	Perto de familiares/amigos	Custo	Perto de familiares/amigos	Custo
Desejo de mudança	Sim, mudaria	Sim, de Maceió	Sim, para Ponta verde perto da praia	Sim, não gosto de onde moro	Não	Não	Não	Não	Sim, mudaria de bairro

TRABALHO

Situação trabalhista	Com carteira assinada	Desempregada	Com carteira assinada	Com carteira assinada	Sem carteira assinada	Com carteira assinada	Sem carteira assinada	Com carteira assinada	Sem carteira assinada
Categoria trabalho	Mensalista	Diarista	Diarista	Mensalista	Mensalista	Mensalista	Diarista	Mensalista	Diarista
Local trabalho	Barro Duro		Jatiúca	Ponta Verde	Jardim do Horto	Jatiúca	Ponta Verde	Aldebaran	Jatiúca
Funções	Limpeza	Limpeza; Cuidado com crianças e idosos	Tudo que me manda	Comida; Roupas; Limpeza; Compras (supermercado/padaria); Cuidado com crianças; Passeio em parquinho	Limpeza	Limpeza	Comida; Roupas; Limpeza; Compras (supermercado/padaria)	Tudo que me manda	Tudo que me manda
Recrutamento	Indicação de outras trabalhadoras	Prefiro não informar	Boca-a-boca	Indicação de vizinhas	Indicação de outras trabalhadoras	Indicação de outras trabalhadoras	Indicação de antigos empregadores	Boca-a-boca	Agências de trabalho
Rede	Não	Prefiro não informar	Não	Não	Agências de trabalho	Não	Não	Não	Não

mobilidade

ESPAÇO URBANO

Lugares/atividades casa	Centros religiosos; Supermercado, feiras e padarias; Hospitais e postos de saúde	Trabalho	Supermercado, feiras e padarias	Supermercado, feiras e padarias; Casa de amigos e familiares	Praças; Supermercado, feiras e padarias	Shopping ou comércio	Centros religiosos; Praias, rios e lagoas; Praças; Supermercado, feiras e padarias	Supermercado, feiras e padarias; Centros religiosos; Hospitais e postos de saúde	Supermercado, feiras e padarias
Lugares/atividades trabalho	Hospitais e postos de saúde	Casa	Praias, rios e lagoas	Praias, rios e lagoas; Supermercados, feiras e padarias	Praças; Bares e restaurantes	Nenhum	Supermercados, feiras e padarias	Nenhum	Shopping ou comércio; Bares e restaurantes; Praia, rios e lagoas
O que sente falta	Não	Não	Área de lazer	Não	Parques	Não	Parque infantil	Não	Iluminação

MOBILIDADE

Motivos para se deslocar	Trabalho; Compras para casa; Levar/buscar crianças na escola	Trabalho; Estudo	Trabalho; Compras para casa	Trabalho; Compras para casa; Compras pessoais; Passeio com amigos/familiares	Trabalho; Levar/buscar crianças na escola	Trabalho; Estudo	Trabalho; Compras para casa; Levar/buscar crianças na escola	Trabalho;	Trabalho; Lazer
---------------------------------	--	------------------	-----------------------------	--	---	------------------	--	-----------	-----------------

Meio de transporte	Ônibus	Carro	Ônibus	Ônibus	Van; Ônibus	Ônibus	Ônibus	Ônibus	A pé; Uber/moto-táxi
Tempo por viagem	45-60min	1-2 horas	1-2 horas	1-2 horas	31-45min	31-45min	45-60min	45-60min	21-30min
Horários	Antes das 6h; Entre 14h e 17h	Antes das 6h	Antes das 6h; Entre 17h e 19h	Entre 6h e 8h; Entre 14h e 17h	Antes das 6h	Antes das 6h; Entre 14 e 17h	Entre 6h e 8h; Entre 14 e 17h	Entre 6h e 8h; Entre 14 e 17h	Entre 6h e 8h; Entre 17 e 19h
Dias	Dias úteis e finais de semana	Somente dias úteis	Dias úteis e finais de semana	Dias úteis e finais de semana	Somente dias úteis	Dias úteis e finais de semana	2 vezes na semana	Somente dias úteis	Dias úteis e finais de semana
Companhia	Filhos e dependentes	Sozinha	Sozinha	Sozinha	Sozinha	Sozinha	Sozinha	Sozinha	Sozinha
Paradas	Vou direto	Vou direto	Vou direto	Vou direto	Vou direto	Vou direto	Vou direto	Vou direto	Vou direto
Escolha transporte	Custo	Rapidez	Custo	Ligação direta ao destino	Custo	Ligação direta ao destino	Custo	Custo	Rapidez; Custo

PANDEMIA

Mudanças pandemia	Desempregada	Não	Horários/tempo gasto em viagens	Não	Não	Não	Não	Horários/tempo gasto em viagens; Modo de transporte;	Horários/tempo gasto em viagens; Modo de transporte; Locais de destino (reduzidos)
--------------------------	--------------	-----	---------------------------------	-----	-----	-----	-----	--	--

CARACTERÍSTICAS PERCEPCIONADAS

Violência	Discriminação	Não	Assédio	Assalto	Assalto	Não	Assalto	Assalto	Assalto
Medidas proteção	Nenhuma	Nenhuma	Nenhuma	Escondo meus pertences	Não ando com celular	Sim observo meu trajeto e escondo o celular evito lugares escuro e deserto	Ficar atenta	Nenhuma	Nenhuma
Conforto e segurança	Não porque conta de assaltos ocorrido com frequência	Não	Não	Não	Não porque existem muitos roubos	Não. Por falta de policiamento e iluminação	Não. Medo de assalto	Sim	Não
O que mudaria	De bairro	Tudo	Comprava uma moto	Transporte ferroviário ou até mesmo mais ônibus públicos por que nos finais de semana sofremos com tanta demora por que as empresas reduzem a frotas dos ônibus	Colocaria uma frota de ônibus para trabalhadores	Colocaria mais ônibus pra evitar aglomeração pontos seguros e confortáveis	Colocar mais ônibus	Nada	De bairro

AVALIAÇÃO TRANSPORTES

Preço das passagens	1	1	4	1	2	4	4		
Horários	3	2	4	1	3	4	1		
Tempo de espera	1	1	2	1	1	1	1		
Fiabilidade/ Pontualidade	2	3	2	2	3	2	1		
Duração percurso	2	2	2	2	3	2	2		
Lotação	2	3	2	2	1	2	1		
Qualidade veículos	3	1	2	1	3	4	1		
Segurança	3	2	2	1	2	4	2		
Conforto	2	1	2	1	1	2	1		
Acessibilidade	2	1	2	2	2	1	1		
Integração transportes	2	2	2	2	2	2	4		

AVALIAÇÃO INFRAESTRUTURAS

Iluminação	3	1	1	1	1	3	2		
Arborização	2	1	1	4	1	3	2		
Policiamento	2	1	1	1	1	2	1		
Quantidade faixas de pedestre	3	1	1	1	3	2	2		
Quantidade ciclovias	3	1	1	1	2	2	1		
Qualidade ciclovias	2	1	1	1	2	2	1		

Largura calçadas	2	1	1	1	1	2	2		
Qualidade calçadas	2	1	1	1	3	2	2		
Acessibilidade	2	1	1	2	3	2	2		
Iluminação paragens	3	1	1	1	1	2	1		
Segurança paragens	2	1	1	1	1	2	1		
Distância paragens	3	1	1	2	1	2	1		
Conforto paragens	2	1	1	1	1	2	1		