



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO**  
**CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO**

**MULHER E MOBILIDADE URBANA, UMA PERSPECTIVA DE CLASSE:** Retratos  
da mobilidade de mulheres da comunidade do Coque em Recife

RECIFE  
2017

MARIA AMANDA MARTÍNEZ ELVIR

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO**  
**CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO**

**MULHER E MOBILIDADE URBANA, UMA PERSPECTIVA DE CLASSE: Retratos**  
da mobilidade de mulheres da comunidade do Coque em Recife

Dissertação apresentada à Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, da Universidade Federal de Pernambuco, para a obtenção de grau de Mestre em Desenvolvimento Urbano, sob a orientação da Profa. Dra. Edvânia Tôrres Aguiar Gomes.

RECIFE

2017

Catálogo na fonte  
Bibliotecário Jonas Lucas Vieira, CRB4-1204

E51m Elvir, Maria Amanda Martinez  
Mulher e mobilidade urbana, uma perspectiva de classe: retratos da mobilidade de mulheres do Coque, Recife / Maria Amanda Martinez Elvir. – Recife, 2016.  
141 f.: il., fig.

Orientadora: Edvânia Torres Aguiar Gomes.  
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação. Desenvolvimento Urbano, 2017.

Inclui referências.

1. Gênero. 2. Segregação social. 3. Mobilidade urbana. I. Gomes, Edvânia Torres Aguiar (Orientadora). II. Título.

711.4 CDD (22. ed.) UFPE (CAC 2017-107)



.....  
 Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano  
 Universidade Federal de Pernambuco

**MARIA AMANDA MARTINEZ ELVIR**

**Mulher e mobilidade urbana, uma perspectiva de classe:  
 retratos da mobilidade de mulheres do Coque, Recife**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Urbano.

Aprovada em: 07/02/2017.

**Banca Examinadora**

---

Profa. Edvânia Torres Aguiar Gomes (ORIENTADORA)  
 Universidade Federal de Pernambuco

---

Profa. Maria de Fátima Gomes de Lucena (COORIENTADORA)  
 Universidade Federal de Pernambuco

---

Profa. Cristina Pereira de Araújo  
 Universidade Federal de Pernambuco

---

Profa. Maria de Lourdes Zuquim  
 FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO/USP

- em memória de Rosa -



## AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente às mulheres do Coque, aquelas que participaram compartilhando relatos valiosos e histórias de vida que sempre levarei comigo, na memória, no carinho e na minha luta pessoal por um mundo mais humano. Agradeço também àquelas que participaram apenas com sua presença, no silêncio do cotidiano e que se incorporaram a este trabalho como imagens daquilo que não se consegue falar.

Com todo meu agradecimento e respeito dedico esta pesquisa a todas as mulheres nicaraguenses que ajudaram na minha criação, mãos negras e indígenas que me alimentaram e me ensinaram a observar o mundo desde um lugar distinto do meu. Agradeço à Patricia, minha mãe e sua coragem na luta revolucionária da Nicarágua que me permitiu crescer e viver em um país que tentou e ainda tentar ser aquela Nicarágua progressista que todos sonhamos. Sergio, meu pai, por sua presença, bondade e congruência diante da vida. Aos meus pais falo que a luta revolucionária que iniciaram na adolescência ainda continua.

Esta pesquisa não teria sido possível sem a ajuda fundamental dos meus grandes amigos Cleiton Barros, Katarina Scervino e Cleber Bezerra que me acompanharam em todo este meu percurso na comunidade do Coque.

Agradeço profundamente o apoio das minhas orientadoras, a Prof<sup>a</sup>. Edvânia Tôrres, a Prof<sup>a</sup>. Fátima Lucena e a Prof<sup>a</sup>. Maria de Lourdes Zuquim. Agradeço a confiança, a presença e o aprendizado ao longo desses dois anos. À Dr<sup>a</sup>. Veronique Durand agradeço por seu grande apoio com a metodologia desta pesquisa.

Agradeço a presença das pessoas que com muito carinho me apoiaram ao longo deste trabalho: Itamar Cordeiro, Rafaela Vasconcellos, Mariva Tomé, Edmundo Gouveia, Fabricio Martins, Otávio Santos, Felipe Moraes, meus companheiros do NEXUS e do NEG e NEIMFA. Um agradecimento especial para Itamar e Rafaela pelo apoio na revisão gramatical dos capítulos desta pesquisa.

Por fim, gostaria de registrar meus agradecimentos ao CNPq cujo financiamento tornou possível a realização desta pesquisa.

**Mulher e mobilidade urbana, uma perspectiva de classe: Retratos da mobilidade de mulheres da comunidade do Coque em Recife.**

**Resumo** -- A segregação social por classe, na mobilidade urbana, tem sido abordada em vários estudos que revelam como as classes populares foram excluídas dos planos de desenvolvimento da mobilidade nas cidades latino-americanas e no nosso caso, em Recife. O governo de esta cidade têm investimentos na ordem de mais de 60% do orçamento estadual na mobilidade do transporte individual e menos de 15% para a mobilidade do transporte público, sistema de deslocamento utilizado pela maioria da população. Há registros que comprovam essa segregação por classe e que causam enormes desigualdades sociais na América Latina. No entanto, são poucos os estudos que demonstram a segregação social por gênero na mobilidade de mulheres da classe trabalhadora na região. Esta pesquisa pretende estudar que construções sociais têm configurado o espaço urbano, a fim de entender a segregação urbana, por classe e por gênero, dos sistemas de mobilidade oferecidos às mulheres que vivem em realidades de pobreza na comunidade do Coque em Recife. Em suma, é uma tentativa de identificar e descrever o processo de exclusão da mulher e de suas necessidades, do planejamento urbano das cidades da América Latina.

**Palavras-chave:** Gênero. Segregação social. Mobilidade urbana.

## **Women and Urban Mobility, a class perspective: Portraits of the mobility of women from the Community of Coque in Recife**

**Abstract** -- Social segregation by class in urban mobility has been addressed in several studies that reveal how working classes were excluded from mobility development plans in Latin American cities and in our case, in the city of Recife. The government of this city has invested more than 60% of the state budget in the mobility of individual transport and less than 15% for the mobility of public transport, a travel system used by the majority of the population. There are studies that prove segregation by class that cause enormous social inequalities in Latin America. However, few studies have demonstrated gender segregation in the mobility of working-class women in the region. This research intends to study the social constructions that have configured urban space, in order to understand urban segregation, by class and gender, of the mobility systems offered to women living in poverty such as the ones from the community of Coque in Recife. In summary, it is an attempt to identify and describe the process of exclusion of women and their needs from the urban planning of Latin American cities.

**Keywords:** Gender. Social segregation. Urban mobility.

## **Mujer y Movilidad urbana, una perspectiva de clase: Retratos de la movilidad de mujeres de la comunidad de Coque en Recife**

**Resumen** -- Desde la perspectiva de la movilidad urbana la segregación social por clase ha sido documentada por estudios que revelan como los sectores populares han sido excluidos de los planes de desarrollo referentes a la movilidad en las ciudades latinoamericanas, y en el caso específico de esta investigación, en la ciudad de Recife. El gobierno de esta ciudad presenta inversiones de más del 60% del presupuesto estatal en movilidad direccionados para el transporte individual. En Recife se ha destinado menos del 15% para la movilidad en transporte colectivo, sistema de transporte de la mayoría de población, principalmente de la clase trabajadora. Existen registros que comprueban esta segregación por clase causando grandes desigualdades sociales en América Latina. Sin embargo, son pocos los estudios que documentan la segregación social en función del género en la movilidad de mujeres de clase trabajadora en la región. Este estudio pretende analizar las construcciones sociales que han configurado al espacio urbano para comprender la segregación urbana por clase y por género reproducida en los sistemas de movilidad ofrecidos a mujeres que viven en realidades de pobreza como el caso de la comunidad de Coque en Recife. En conclusión, este estudio pretende describir el proceso de exclusión de las mujeres y sus necesidades de la planeación urbana en ciudades de América Latina.

**Palabras clave:** Género. Segregación social. Movilidad urbana.

## Lista de Tabelas

...

Tabela 1: Número e taxas (em 100 mil mulheres) de homicídios femininos no Brasil 1980-2010.....	58
Tabela 2: Classificação de vias da Comunidade do Coque .....	96
Tabela 3: Classificação de comunidades visitadas para o Mapeamento das Áreas críticas de Recife .....	128

## Lista de Figuras

...

Figura 1: Crônicas de Waman Puma. Cortam a cabeça de Topa Amaro em Cuzco .....	29
Figura 2: : Vista aérea da Cidade de Cholula, no Mexico .....	30
Figura 3: Plano alto de Cholula de 1581.....	30
Figura 4: Crônicas de Waman Poma: “ A primeira história das rainhas de Coia. Mama Vaco Coia. Reino de Cuzco” .....	34
Figura 5: Tecedor equatoriano Miguel Andrango.....	36
Figura 6: “Padre Domenico com muita raiva e muito soberbo que junta as mulheres solteiras e as viúvas dizendo que estão amancebadas” .....	37
Figura 7: Frayle Martin de Múrua batendo em uma trabalhadora.....	37
Figura 8: Pintura de Jean Baptiste Debret. “Uma senhora brasileira em seu lar”.....	40
Figura 9: Ponte na rua Braz Cubas sobre o canal da Avenida Rangel Pestana.....	43
Figura 10: Theodoro Fernandes Sampaio.....	45
Figura 11: Micaela Bastidas Puyucagua.....	47
Figura 12: Plano de Avenidas de Francisco Prestes Maia.....	49
Figura 13: Le modulator.....	50
Figura 14: Mulheres vitimas de esterilizações forçadas no Peru.....	59
Figura 15: Comunidade do Coque em Recife .....	61
Figura 16: Ponte da Boa Vista.....	65
Figura 17: Dama transportada por escravos em cadeirinha.....	67
Figura 18: Mapa de Pernambuco.....	68
Figura 19: Mapa de densidade de linha de Renda de Recife.....	74
Figura 20: Mapa de densidade populacional de Recife.....	75
Figura 21: Rio de Janeiro, Praça Quinze retratada por Jean-Baptiste Debret no século XIX.....	85
Figura 22: O limite da Comunidade do Coque utilizado por esta pesquisa.....	93
Figura 23: Mapa de Vias da Comunidade do Coque.....	94
Figura 24: Mapa de Iluminação da comunidade do Coque.....	96
Figura 25: . Reconhecimento discursivo das áreas de favela desde uma perspectiva interna.....	98
Figura 26: A comunidade do Coque e sua diversidade espacial.....	99
Figura 27: Áreas de vias pavimentadas na comunidade do Coque.....	100

Figura 28: Moradias do Coque em beiras de canal.....	104
Figura 29: Mapa de Alagamentos da comunidade do Coque.....	119
Figura 30: Marcha da diversidade 2016.....	121
Figura 31: Comunidade Escorregou ta Dentro.....	128

## Lista de Abreviaturas

CLADEM	Comité de América Latina y el Caribe para la Defensa de los Derechos Humanos de la Mujer.
CNI	Confederação Nacional da Indústria
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
NEIMFA	Núcleo Educacional Irmãos Menores de Francisco de Assis
SAGMACS	Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais
STPP	Serviço de Transporte Público de Passageiros
ZEIS	Zonas Especiais de Interesse Social

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	14
<b>2 GÊNERO E ESPAÇO URBANO NA AMÉRICA LATINA: UMA ABORDAGEM HISTÓRICA</b> .....	28
2.1 A cidade latino-americana: historicidade da formação do espaço urbano na época da colônia.....	28
2.2 Os rostos da mulher latino-americana: a situação das mulheres indígenas antes da conquista.....	33
2.3 Os rostos das mulheres latino-americanas: mulher e colonização.....	38
2.4 Urbanismo no Brasil no século XX: paralelismo entre o planejamento urbano e a situação da mulher latino-americana.....	42
<b>3 MOBILIDADE URBANA E GÊNERO: UMA ANÁLISE DAS SUAS ARTICULAÇÕES COM OS PAPÉIS SOCIAIS</b> .....	63
3.1 Mobilidade: Abordagens teóricas.....	63
3.2 A Mobilidade na cidade do Recife .....	64
3.3 Segregação sócio-espacial por classe na mobilidade urbana.....	70
3.4 O tempo .....	76
3.5 Mobilidade e Gênero .....	80
3.6 A relação da mulher com a rua: Uma perspectiva de raça/etnia e classe .....	83
<b>4 MOBILIDADE URBANA E SEGREGAÇÃO POR CLASSE E POR GÊNERO: O ESTUDO DE CASO DA COMUNIDADE DO COQUE</b> .....	90
4.1 A comunidade do Coque: a história de um estigma.....	90
4.2 O Coque: uma leitura espacial.....	92
4.3 As estruturas de vias e o espaço simbólico .....	96
4.4 A mobilidade urbana das mulheres do Coque.....	100
<b>5 CONCLUSÕES PROPOSITIVAS</b> .....	123
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	130

## 1 INTRODUÇÃO

Uma das experiências cotidianas que mais incidem na qualidade de vida urbana é a mobilidade diária. A vida nas metrópoles contemporâneas está cada vez mais afetada pela mobilidade, seja esta física ou virtual, de ônibus ou de carro, a pé ou de bicicleta (JIRON, 2007). Um fator determinante na qualidade de vida urbana é o tempo de deslocamento. Esse tempo de deslocamento, de um lugar para outro, tem um papel importante em nossas relações sociais, no tempo que resta aos indivíduos para a produção econômica individual ou familiar, tempo para descanso, para estudo, entre outras atividades da vida cotidiana dos habitantes das grandes cidades.

O transporte é uma das forças dominantes da estrutura espacial urbana. As necessidades e condições de deslocamento, bem como a tecnologia dos transportes, variam conforme as classes sociais (VILLAÇA, 2001). Segundo David Harvey, “os ricos podem comandar o espaço, enquanto os pobres são prisioneiros dele” (HARVEY, 1976, p.171). Isso ocorre, porque algumas partes da cidade, sobretudo onde estão situados os principais equipamentos públicos e serviços, foram delimitadas para serem acessadas exclusivamente pelo automóvel - meio de transporte que, em certa medida, tem sido responsável pela segregação social em termos de mobilidade.

Cada vez mais nos aproximamos a uma “sociedade de muitas velocidades”. Aqueles que acessam a tecnologia mais avançada se tornam efetivamente mais móveis, “possuem uma sensação de estar em vários lugares ao mesmo tempo e se revela, se não uma aniquilação do tempo, pelo menos um sentimento de autonomia frente ao tempo” (NICOLE AUBERT, 2003 *apud* HIERNAUX, 2005, p. 10).

Aqueles que não podem ter essa mesma autonomia, ou seja, que não podem experimentar um desprendimento frente à tirania do tempo e do espaço, desenvolvem uma frustração social irremediável: um desejo insatisfeito de aceder à hipermodernidade que observam sem cessar na televisão. Esta reflete cada vez mais um mundo muito diferente do entorno de vida dos excluídos da tecnologia. Torna-se uma articulação perversa dos imaginários da globalização (HIERNAUX, 2005, p. 07).

Os atuais meios de transporte poderiam apresentar autonomia na forma como os indivíduos distribuem seu tempo, para um melhor aproveitamento. No entanto, o tempo da vida urbana é um privilégio que apenas alguns grupos sociais mais abastados podem desfrutar, devido ao acesso restrito a seus meios de transporte (geralmente o carro individual) e a proximidade entre suas residências e os equipamentos e serviços mais essenciais, que resultam na redução de tempo e distância de deslocamento.

Entendendo que a distribuição desigual dos benefícios do tempo não existe apenas no terreno da luta de classes, mas também de gênero, consideramos pertinente perguntar como se estrutura a mobilidade urbana de mulheres, principalmente daquelas que vivem em realidades de pobreza? Este constitui, pois, nosso **problema** de pesquisa.

Villaça (2001) sugere que um dos maiores avanços da Geografia tem sido a consciência e a recente difusão da ideia de que o espaço social, neste caso o espaço urbano, não é dado pela natureza, mas é uma produção do trabalho humano. Este espaço urbano e o estilo de vida que sobre ele se desenvolve induzem seus habitantes a uma série de deslocamentos específicos. Com base nisso, questiona-se: de que modo homens e mulheres se deslocam no espaço urbano?

Ambos os gêneros têm diferentes maneiras de locomoção devido a construção social dos papéis que tem designado a cada um responsabilidades sociais específicas e distintas (ELVIR, 2012 e 2013). O homem geralmente tem como seu principal trajeto a rota casa-trabalho. De modo geral, a maioria das mulheres, devido a construção histórica de seu papel social, encarrega-se do cuidado dos filhos, do lar e, no passado recente, também tem desempenhado outras atividades profissionais, dada a sua incorporação ao mercado de trabalho. Por essa razão, os seus deslocamentos diários poderiam configurar-se como “casa-trabalho-escola-mercado-costureira-serviços informais e vários tipos de comércio”. Ao tomar como base esses trajetos, somos levados a pensar que as mulheres passam a maior parte do tempo se deslocando de um lugar a outro em comparação ao homem.

O discurso histórico latino-americano poderia sustentar a existência de uma possível exclusão das mulheres na configuração do espaço urbano. De acordo com o foco historiográfico –ou história discursiva- o discurso dá significado à nossa realidade e às

práticas sociais, ao mesmo tempo que contribui para a formação de identidades (BUSCARONS; COBO, 2009, p. 03).

Na revista colombiana “Las Mujeres”, de 1978, no texto intitulado como “O de dentro e o de fora”, se menciona:

O homem é da rua, diz o senso comum. A mulher é caseira, medrosa e fraca, responde novamente o senso comum no seu monólogo. A rua é dos homens e das mulheres perdidas. Essa divisão que coloca o homem “fora” e a mulher “dentro”, é a designação do lugar social mais geral, em correspondência com essa primeira divisão sexual. A ela corresponde a designação de funções e características legitimadas de tal forma que pareceriam leis naturais (LAS MUJERES, ed. No. 4).

O ditado “a casa é da mulher, a rua é do homem” poderia ser usado como ponto de partida para pensar como a configuração do “fora” da cidade poderia estar projetada ao longo da história para o uso e o deslocamento masculino. Por outro lado, a realidade de classe se apresenta mais uma vez para problematizar este ditado pois na América Latina colonizada as mulheres negras e indígenas tiveram uma outra relação com a rua como espaço. Se por um lado a mulher branca foi afastada do espaço da rua e colocada no espaço doméstico, no interior da casa, as negras e indígenas ocuparam tanto o espaço doméstico quanto a rua.

Estudar a mobilidade da mulher e construir historicamente o processo que a levou a esse tipo de segregação se faz necessário porque as mulheres estiveram presentes na história do mundo como minoria política, apesar da sua maioria social. “As mulheres não constituem uma classe social, mas é importante reconhecer que estão em todas elas” (LAGARDE, 2005, p. 10). Um estudo sobre as suas condições de mobilidade é importante para o exercício da inclusão das distintas formas de uso e apropriação do espaço urbano.

Em estudos sobre mobilidade na atualidade, destacam-se aqueles que demonstram a segregação por classe. Esses estudos estão mais focados sobre os prolongados tempos de deslocamento que comunidades latino-americanas inteiras realizam no trajeto casa-trabalho. Na cidade de Recife se demonstrou que existem comunidades pobres, localizadas nas periferias da cidade, que gastam diariamente entre 4 e 6 horas de deslocamento entre a casa e o trabalho.

No Brasil, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) realizou um estudo publicado em 2013 nas principais cidades do Brasil que constatou que 58% do tempo diário é gasto no transporte coletivo e 22% do tempo diário se perde nos deslocamentos feitos de carro ou moto. O diretor da CNI argumentou que “O Brasil está pagando um preço alto por essa imobilidade. Tal mobilidade tem comprometido a operação do trabalhador, afetando não só aquele que depende do transporte público, mas também os que usam o automóvel”. (OBSERVATÓRIO DO RECIFE, 2013).

Nos estudos de origem e destino se poderia considerar como norma os deslocamentos casa-trabalho, feito principalmente pelo sexo masculino. Isso nos leva a nos perguntar se existe uma invisibilidade dos trajetos femininos dentro dos estudos que definem os itinerários do transporte.

Para outros projetos relacionados com mobilidade e gênero, realizamos uma série de entrevistas a mulheres de classes populares nas cidades de Manágua, na Nicarágua, Guadalajara, no México e Recife, no Brasil. Nessas entrevistas documentamos os percursos diários dessas mulheres e seus tempos de deslocamento (ELVIR, 2013). Os trajetos casa-trabalho são realizados em transporte coletivo pelas entrevistadas, mas os trajetos a comércios informais são feitos a pé, o que torna difícil registrar esses movimentos nas pesquisas de origem e destino do transporte.

A maioria das entrevistadas disseram que fazem esses trajetos a pé pelo custo da passagem do transporte. Quanto mais trajetos essas mulheres tenham que fazer, mais gastam tempo, mais dinheiro e mais esforço físico em comparação com a população masculina.

A partir disso é que entendemos a pertinência de realizar uma pesquisa que gere informações diante da ausência nos registros de origem e destino, uma vez que dita "ausência" nos convida a abrir um espaço de, estudo, análise, reflexão e documentação dos deslocamentos das mulheres, especificamente, aquelas das classes populares.

No Brasil, no período 1895-1930, entre as prioridades urbanas mais populares se destacavam a reforma e ampliação dos portos marítimos e fluviais, melhorias nas áreas centrais da cidade e obras de saneamento. O período de 1930-1950 é marcado pela elaboração de planos que têm por objetivo o conjunto da área urbana da época. Com

uma visão de totalidade, são planos que propõem a articulação entre os bairros, o centro e a extensão das cidades através de sistemas de vias e de transportes (LEME, 2005). Naquela época, o arquiteto Francisco Prestes Maia preparava um plano de avenidas com a expansão periférica de fábricas e habitação popular (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011). É interessante como esse projeto do arquiteto Maia pode ser um reflexo simbólico da priorização, no transporte, da origem e destino da rota casa-trabalho realizada pelo gênero masculino.

De 1950-1964 são indicados os planos regionais, dando conta da nova realidade que se configura naquele período: a migração campo-cidade, o processo crescente de urbanização, o aumento da área urbana e a consequente conurbação (LEME, 2005).

Após a produção em massa de automóveis em 1930, propiciada pela empresa FORD em 1960, as cidades brasileiras começam a vivenciar as consequências dos grandes problemas de trânsito. Na década de 90, há um aumento progressivo do investimento no sistema viário do transporte individual acrescentando a segregação vista desde os investimentos feitos no transporte individual em contraste com os poucos investimentos feitos no transporte público. O resultado disso é verificado a partir dos anos 2000 que apresenta como um dos principais problemas das grandes cidades o congestionamento do trânsito.

A partir dessa historicidade sobre as prioridades do desenvolvimento urbano, a mobilidade urbana começa a ser tema importante a partir dos anos 60. Ainda não se percebe uma preocupação sobre possíveis diferenças de deslocamento do gênero masculino e feminino. Visualizam-se os deslocamentos nas cidades de maneira geral, mas não com diferenças entre um grupo social e outro, apesar da mulher ser a metade da porcentagem populacional.

O trabalho doméstico historicamente realizado pelas mulheres não é remunerado, e é invisível quando feito para o grupo ao qual está agregada, por exemplo, o grupo familiar. Por outro lado, o trabalho doméstico pode ser considerado como tal quando se trata de caráter público, quando realizado por contrato para um grupo interno ao qual não pertence.

O trabalho doméstico feminino na atualidade tem sido catalogado como a segunda jornada de trabalho. Historicamente se poderia definir o trabalho doméstico, segundo Marcela Largarde, da seguinte maneira: "cuidado aos doentes da família, filhos, idosos, atenção ao marido, preparação de alimentos, ordem e limpeza da casa" (LAGARDE, 2005, p. 104). Todas essas atividades geram deslocamentos específicos para que possam ser realizadas. O trabalho doméstico ocorre antes e depois de ir trabalhar, nos dias de descanso e até nas horas destinadas ao sono.

Tem-se evidenciado uma desvalorização dessa jornada laboral colocando-a como uma responsabilidade que o gênero feminino tem que cumprir, independentemente das mudanças históricas e sociais que o mundo tem experimentado ao longo dos anos. Mas o que representa o trabalho doméstico em relação à mobilidade urbana? Que percursos são o que se traduzem para realizar as tarefas domésticas? Esses trajetos feitos diariamente pela metade do percentual da sociedade foram incluídos no planejamento das estruturas de mobilidade nas cidades latino-americanas?

Curiosamente, em 1943 se criou a garantia e legislação dos direitos do trabalhador no Brasil. Em 2013, 70 anos depois, é que finalmente foi reconhecido como profissão o trabalho doméstico que milhares de mulheres de classes populares realizam em residências que não são as suas. Finalmente dita atividade se inclui dentro da legislação trabalhista e concede direitos para quem realiza esses trabalhos.

A segregação social por classe, no tocante à mobilidade urbana, tem sido documentada em inúmeros estudos que mostram como as classes populares foram excluídas dos planos de mobilidade nas cidades da América Latina. Há estudos que apresentam informações sobre essa segregação por classe, gerando enorme desigualdade social, como são o "Espaço Intra-urbano no Brasil" (2001), de Flavio Villaça, e "Mobilidade na cidade de São Paulo" (2011), por Danielle Klintowitz e Raquel Rolnik. No entanto, são poucos os estudos que tratam da segregação por gênero, enfatizando a mobilidade de mulheres que vivem em situação de pobreza na América Latina. Acredita-se, nesta pesquisa, que as mulheres enfrentam segregação em função de sua condição econômica e de gênero.

Diante do exposto, a presente pesquisa surge com o **objetivo** principal descrever como se estrutura a mobilidade de mulheres que vivem em situações de pobreza, a partir da

narrativa das mulheres da comunidade do Coque, em Recife, Pernambuco. Nossos **objetivos específicos** são:

- Historicizar a segregação de gênero, a fim de analisar esta segregação social representada no espaço urbano.
- Mostrar como se dá a relação entre as estruturas sociais e a estrutura urbana a fim de compreender a segregação, explicando o papel do espaço urbano como exercício de dominação desde a perspectiva de gênero.
- Gerar um registro das experiências das mulheres de classes populares por meio de entrevistas que documentem a sua mobilidade.
- Revisar teorias que nos ajudem a interpretar e explicar o fenômeno de segregação por classe e por gênero que elas poderiam experimentar com base no resultado dessas entrevistas.

Esta pesquisa iniciou-se com duas hipóteses: a primeira era de que as mulheres tinham como principais destinos nos seus deslocamentos a rota casa-trabalho-escola-comércio informal-mercados etc. Esta hipótese já foi refutada no início da pesquisa de campo. Nossa segunda hipótese é a de que a mobilidade de mulheres de classes populares se caracteriza por segregação por classe e por gênero, tendo em vista a revisão teórica de pesquisas nas ciências sociais que temos feito e que, por sua vez, já vem denunciando e caracterizando esta segregação e exclusão da mulher em outras esferas sociais. Autoras como Liliana Suarez Nava, Rita Segato, Maria Lugones, Alba Carosio, Silvia Rivera Cusicanqui, Suely Carneiro, Marcela Lagarde, Julieta Paredes, entre outras pesquisadoras atuais latino-americanas, têm denunciado e mostrado nos seus trabalhos, na última década, distintas formas de exclusão da mulher através de processos pós-coloniais onde se interceptam raça/etnia, classe e gênero, representados em estruturas de violência e discriminação. Portanto, baseadas nestas autoras foi que surgiu nossa segunda hipótese, a de que as mulheres também poderiam estar segregadas, por seu gênero, do planejamento urbano, principalmente a mulher pobre.

No ano 2010, foram constatados 4,465 feminicídios no Brasil. A maioria das vítimas viviam em situação de pobreza. Este registro foi feito no Mapa da violência de 2012. Neste mesmo mapa, numa amostra internacional feita em 87 países, o Brasil ocupou o sétimo lugar em países com maior índice de feminicídios, perdendo apenas para El

Salvador, Trinidad e Tobago, Guatemala, Rússia, Colômbia e Belize. No mês de março de 2015 foi aprovado no Brasil a Lei de feminicídios, que reconhece o homicídio qualificado ou assassinato de mulheres em razão do seu gênero. Dados como este também contribuem para a segunda hipótese desta pesquisa.

### **As hipóteses dentro da pesquisa de campo**

Nossa primeira aproximação para refletir sobre a diferença da mobilidade entre homens e mulheres surgiu ao revisar o projeto piloto sobre gênero e planejamento urbano surgido em Viena, na Áustria. Em 1999, o governo desta cidade realizou uma pesquisa, com base em entrevistas, que coletou dados sobre a frequência e a razão do uso do transporte público ou privado dos seus habitantes. Esta pesquisa constatou que os homens utilizavam o carro ou transporte público duas vezes por dia. No caso das mulheres, estas representaram um padrão de deslocamento mais complexo e variado. O artigo de Clare Foram (2013), *How to design a city for women*, relata que as mulheres vienenses entrevistadas utilizam várias formas de deslocamento e infraestrutura de transporte como as calçadas, rotas de ônibus, linhas de metrô e o carro.

As mulheres tinham um padrão de mobilidade muito mais variado. Elas escreveram coisas como: “Eu levo meus filhos para o médico algumas manhãs, depois eu levo eles para a escola antes de ir para o trabalho. Depois de tudo isso, eu ajudo minha mãe para comprar coisas no supermercado e trago meus filhos de volta para casa no metrô” (FORAM, 2013).

Esta primeira aproximação sobre a diferença de mobilidade entre homens e mulheres abordada a partir deste estudo em uma cidade europeia, onde se sugeria que o homem tem como principal deslocamento o trajeto casa-trabalho, e a mulher o trajeto casa-trabalho-escola-médico-comércio nos levou à nossa primeira hipótese: supor que esses mesmos deslocamentos poderiam acontecer no caso das mulheres latino-americanas. No entanto, desde as primeiras entrevistas, as mulheres do Coque incluídas no estudo revelaram uma realidade completamente distinta.

### **A introdução da História Oral como metodologia de pesquisa**

A história oficial do mundo, aquela que durante muito tempo preconizou o relato escrito, não tem sido outra que a história dos vencedores cujas memórias mereceram ser imortalizadas (BENJAMIN, 1987 p.225). Os espaços urbanos e as sociedades que os produzem estão biologicamente conformadas por homens e mulheres, mas quais atores

ou sujeitos sociais têm tido primazia na construção da cidade? Para Marx e Engels, a ideologia da classe dominante é a ideologia dominante do conjunto da sociedade. As ideias dominantes, em qualquer época, não têm sido mais que as ideias da classe dominante. Nas palavras dos autores: “cada nova classe no poder é obrigada, quanto mais não seja para atingir seus fins, a representar o seu interesse como sendo o interesse comum a todos os membros da sociedade (...) ou a dar a seus pensamentos a forma de universalidade, a representá-los como sendo os únicos razoáveis, os únicos verdadeiramente válidos” (MARX; ENGELS s.d., p. 57). Em vista disso, indagamos: Quais as classes e os gêneros dominantes? A antropóloga mexicana Marcela Lagarde sugere que, historicamente, “foram os homens, suas instituições e seus intelectuais que dominam, elaborando inclusive uma identidade simbólica das mulheres” (LAGARDE, 2005). No curso da história sempre poderemos observar a mulher subordinada ao homem. Ela não tem história, nem passado, pois os registros escolhidos que resgatam a memória do mundo ressaltam aqueles dos homens, especificamente dos poderosos e vencedores.

O conceito de gênero, por sua vez, é instigante e desafiador, pois na atualidade foram identificadas quatorze categorias identitárias a partir das quais um ser humano pode se reconhecer (LUCENA, 2015, pag. 252). A mulher, vista desde um conceito amplo e sem detalhar suas escolhas sexuais e/ou afetivas, classe, raça/etnia e contexto histórico particular, tem sido subordinada e inferiorizada ao longo da história. As conquistas das mulheres como grupo social para alcançar reconhecimento e participação dentro das sociedades ocidentais acontecem apenas desde o século passado. Se a história do mundo, e a produção acadêmica de muitos(as) e autores(as) tem denunciado a exclusão da mulher em várias esferas sociais, nós acreditamos que com o espaço urbano não deve ser diferente.

A primeira tentativa de criar um método de pesquisa a partir do uso de relatos foi entender que precisaríamos de entrevistas “semi-estruturadas” para posteriormente fazer uma reflexão crítica diante do fenômeno registrado. A familiaridade com a História Oral no início deste processo era nula, mas o primeiro registro da pesquisa de campo deixou claro que existiam outros fenômenos e fatores que influenciavam a realidade que se estava tentando compreender. Entendemos, primeiramente, que nossa hipótese estava diretamente relacionada à nossa própria realidade particular, onde nossa classe social e

posicionamento no mundo desencadeou a universalização do sujeito mulheres de acordo com o que nos era familiar: as mulheres da nossa classe social e da nossa realidade imediata. Apesar de levar alguns anos teorizando sobre a luta de classes, havíamos reproduzido, de forma inconsciente, uma universalização do sujeito onde a classe dominante se coloca como a realidade de todas as pessoas que conformam uma sociedade.

A construção de um método de pesquisa e a escolha de metodologias adequadas para o estudo só foi possível a partir do trabalho de campo simultâneo a leituras que ajudaram a interpretar os desafios que estávamos enfrentando e ainda persistem. No meu caso, em uma das primeiras entrevistas reparei que conceitos específicos como iluminação ou alagamento, ou conceitos tais como medo e segurança, tinham um significado completamente distinto para mim (pesquisadora branca, estrangeira e moradora da cidade formal) do que para uma mulher do Coque (que vive dentro da informalidade e da precariedade de infraestrutura urbana). Foi durante esta experiência que refletimos que a produção de significados através do uso da linguagem é necessária, e não se pode trabalhar apenas com significado semântico (SKINNER, 1996, *apud* em PARADA, 2008, p. 23). As palavras deixaram de ser palavras e algumas se tornaram conceitos. O discurso precisou ser interpretado e contextualizado de acordo com as realidades físicas e sociais das entrevistadas, pois finalmente o discurso estrutura uma cultura e atribui significados. A partir desta experiência nos inserimos no método de pesquisa fenomenológico hermenêutico utilizando como metodologia de pesquisa a história oral, especificamente a história temática. Na história temática, o foco principal da entrevista é o tema pesquisado abordado a partir do relato, portanto, no nosso estudo o foco principal será o retrato da mobilidade das mulheres entrevistadas onde este retrato será feito a partir da narrativa das entrevistadas. Esta abordagem é distinta do segundo tipo de entrevistas feito na história oral: A história de vida. Na história de vida o foco principal não é o tema e sim a trajetória de vida do entrevistado (ALBERTI, in PINSKY, 2005, p. 175).

Esta pesquisa dividiu-se, assim, nas seguintes etapas:

1. Trabalho de campo composto por entrevistas às mulheres do Coque e uma caracterização urbana (realização de mapas) cuja intenção foi a de descrever todos os elementos que influenciavam a mobilidade diária das entrevistadas, tais

como: calçamento de vias, iluminação pública, riscos físicos e sociais do território.

2. A partir do trabalho de campo, foi realizada uma pesquisa bibliográfica com a intenção de ajudar a interpretar os resultados de campo. Dentro dessa interpretação buscou-se comprovar a existência de segregação por classe e por gênero das mulheres dessas comunidades e descrever o processo histórico de como tem acontecido dita segregação.

Neste trabalho não realizamos mapas dos percursos das entrevistadas reconhecendo as origens e destinos dos deslocamentos, pois a localização da origem do trajeto – a casa das entrevistadas- revelaria informação que poderia ajudar a identificar as participantes. Tomamos como sério compromisso proteger a identidade destas mulheres para que os relatos permaneçam no anonimato.

No Capítulo I, estabeleceremos uma relação entre a história da configuração do espaço urbano latino-americano e a história da mulher latino-americana e seu papel social em distintas épocas a fim de identificar sua exclusão dentro dos processos de pensar e construir o espaço urbano que habitam. O Capítulo II contém as articulações entre mobilidade urbana e gênero. Finalmente, no Capítulo III, descreveremos a mobilidade urbana de mulheres do Coque e analisaremos os discursos de acordo com a realidade espacial interna da comunidade e teorias que ajudem a explicar a segregação que estas mulheres experimentam em função da sua raça/etnia, classe e gênero.

### **Desafios da metodologia**

O primeiro desafio encarado por esta pesquisa foi a tentativa de levar o tema de gênero para a área de Desenvolvimento Urbano. A pouca familiaridade com o tema dentro da formação em Arquitetura e Urbanismo dificulta introduzir estes discursos que ocasionalmente causam uma rejeição para o tema e criam uma relação direta destes tipos de trabalho com as Ciências Sociais. Foram necessários várias imersões, revisões teóricas e cursos sobre gênero desde a perspectiva do Serviço Social, Antropologia, Sociologia, História e Feminismos latino-americanos para criar fundamentos teóricos e defender a pertinência desta pesquisa em áreas relacionadas ao planejamento urbano. Ressalte-se o fato de que a aceitação deste tema torna-se ainda mais difícil quando se procura relacionar gênero e pobreza.

Outro desafio é o trabalho com o subalterno, com base na história oral, que pode levar à romantização e interpretação de seu discurso como “a verdade do povo”. Verena Alberti (2008) relata isso como um dos equívocos nos inícios da história oral, onde esta “verdade” representa uma ilusão quando a entrevista, em lugar de ser uma fonte, se torna uma suposta “revelação do real”. Alberti coloca como um equívoco o fato de considerar uma entrevista como “História”, pois o relato não é mais do que uma fonte que precisa de análise e interpretação (ALBERTI, 2008 p. 158). Donna Haraway, no seu artigo sobre saberes localizados, também coloca como risco esta romantização do discurso dos “menos favorecidos”:

Há um sério perigo em se romantizar e/ou apropriar a visão dos menos poderosos ao mesmo tempo que se alega ver desde a sua posição. Ter uma visão de baixo não é algo problemático ou que se aprenda facilmente; mesmo que “nós” “naturalmente” habitemos o grande terreno subterrâneo dos saberes subjugados. Os posicionamentos dos subjugados não estão isentos de uma reavaliação crítica, de decodificação, desconstrução e interpretação; isto é, seja do modo semiológico, seja do modo hermenêutico da avaliação crítica (HARAWAY, 1995, p. 23).

O risco de romantizar o relato do subalterno também pode vir acompanhado de uma visão polarizada do poder e da criação de binômios universalizantes tais como homem/mulher, rico/pobre, negro/branco que podem colocar as relações de poder como estáticas e fazer uma leitura linear sobre a relação oprimido e opressor. Marilena Chauí (1985) sugere que nestas relações de poder entre homem e mulher, a mulher também é um sujeito, dominado, não autônomo, mas é um sujeito que forma parte desta estrutura de relação. Por outro lado, Foucault (2001) desafia uma “falsa ideia” sobre o poder visto como um elemento estático:

O poder, isto não existe. Eu quero dizer isto: a ideia que há, um lugar qualquer, ou emanado de um ponto qualquer, algo que é um poder, parece-me descansar sobre uma análise falsificada, e que, em todo caso, não se dar conta de um número considerável de fenômenos (FOUCAULT, 2001, p. 302).

Por outro lado, fazendo uma revisão em bibliografias sobre feminismos latino-americanos e de-colonial constatamos que as teorias destes movimentos apontam que as mulheres brancas “academizadas” na América Latina criam reflexões dentro de discursos universalizantes baseados nas experiências e necessidades que estas mulheres, de primeiro mundo, têm estabelecido como perspectivas generalizadas das relações de gênero, tornando exótico ou silenciando aquelas mulheres que experimentam a subordinação marcada pela raça/etnia, classe e/ou orientação afetiva. De forma alguma

se pode deslegitimar o esforço acadêmico em problematizar as relações de gênero com o fenômeno da pobreza; embora seja necessário mencionar que dentro desta produção de conhecimento possa existir processos civilizatórios herdados de uma realidade histórica colonial.

Para Maria Lugones (2010), muitos dos trabalhos produzidos sobre a mulher do Terceiro Mundo assumem que a categoria “mulher” é construída e essencialmente homogênea, independente das categorias de raça/etnia e classe, o que implica num conceito de gênero fundamentado pela diferença sexual.

Estas categorias de colonização discursiva tendem a construir a mulher do Terceiro Mundo como: circunscrita ao espaço doméstico, vítima, ignorante, pobre, atada à tradição, tornada no *alter ego* da acadêmica feminista que é liberal, toma suas próprias decisões, tem controle sobre seu corpo e sua sexualidade, é educada e moderna (HERNANDEZ, 2008).

Todos estes posicionamentos que criam interpretações sobre as relações de poder circunscritas a mulheres que vivem em pobreza, e o trabalho com o registro da história do subalterno nos levaram a concluir que, para a análise de uma realidade específica, é necessário considerar todos os fatores possíveis que expliquem um fenômeno que quase nunca está conformado por um binômio ou uma realidade polarizada. A interpretação das narrativas das mulheres do Coque quanto às interpretações de acadêmicos(as) sobre o fenômeno a estudar estão condicionadas a realidades históricas específicas e o posicionamento particular dos sujeitos nas suas hierarquias social, econômica e política do seu entorno. Como afirma R. Kosseleck (1988): “Toda linguagem das narrativas está historicamente condicionada, e toda história é linguisticamente condicionada”.

Ao narrar histórias, experiências, alegrias, tristezas, e conflitos internos quanto externos das mulheres do Coque, nos permitimos conhecer experiências silenciadas e questionar os mecanismos ideológicos sobre a seleção de registros e acontecimentos que têm silenciado ou tem representado estas realidades de forma distorcida. Desta forma, decidimos usar a História Oral, e a História Cultural, como método que questiona a historiografia tradicional e se preocupa com a biografia das pessoas, como sujeitos presentes e invisibilizados em grandes acontecimentos históricos, muitas vezes conformadas por populações pobres que têm permanecido escondidas dentro dos

registros que resgatam a história do mundo. Por outro lado, reconhecemos a necessidade da interpretação de discurso como um exercício complexo na construção de conhecimento a partir destas narrativas. Este estudo pretende refletir e reconhecer, no discurso, pequenos fragmentos de uma subjetividade coletiva; afinal como coloca Alicia Lindon (2006), “no discurso aparecem rastros - quase sempre dispersos, encapsulados, codificados - destas formas de vincular-se com o espaço, que tentamos reconstruir através da interpretação” (LINDON, 2006, p.14). Finalmente, cumpre deixar claro que as lucubrações apresentadas neste trabalho não buscam criar verdades absolutas, senão mais uma interpretação e o início de uma reflexão sobre a realidade de um fenômeno pouco registrado.

## **2 Gênero e espaço urbano na América Latina: uma abordagem histórica.**

### **2.1 A cidade latino-americana: historicidade da formação do espaço urbano na época da colônia**

Las Indias se convierten para los españoles en el lugar donde poder construir la sociedad utópica, que se había desvanecido en el comienzo de los tiempos con la pérdida del Edén, y que muchos creen haberlo redescubierto en América, cuyas características físicas concuerdan con los textos de la mitología occidental, que hablan del Paraíso perdido: inocencia del hombre, que no necesita vestirse, por la bondad del clima, ni trabajar, porque la naturaleza le da todo lo que necesita. En un primer momento se buscó el establecimiento de una sociedad en la que, tanto los indígenas como los españoles, estuvieran integrados, sin embargo, pronto se vio la imposibilidad de esta tarea, por lo que se decidió la creación de dos repúblicas separadas: la de los españoles y la de los indios.

Jose Miguel Morales.

A história deve se relida constante e sistematicamente, sempre com espírito crítico. Isto poderia ser uma das poucas formas para descobrir as peças que conduzem as lutas sociais e a estrutura da própria história. Não há história acabada, pois sempre aparecem novos dados ou novos enfoques sobre temas antigos que ainda não foram desenvolvidos. Assim sendo, a história é aberta porque traz em si o novo, o acaso.

Os novos enfoques que colocam como sujeito social os grupos indígenas americanos, ou as mulheres como grupo social, exigem uma revisão da história particular das nações. No caso da América, começamos a partir da história dos povos originários. Segundo Aldo Díaz Lacayo (2014), se poderia afirmar o quanto se faz necessário o estudo da história dos povos originários, e no caso desta pesquisa, das mulheres e sua presença em todos os grupos sociais para se recontextualizar a história nacional e regional (DÍAZ, 2014).

Figura 1. Crônicas de Waman Puma. Cortam a cabeça de Topa Amaro em Cuzco



Fonte: Silvia Rivera Cusicanqui (2010)

Quando os espanhóis chegaram ao continente americano, no século XVI, não encontraram um território inóspito uma vez que a América estava povoada por diversas sociedades, algumas mais simples, outras mais complexas, com formas particulares de pensar e de se relacionar com o mundo ao seu redor.

O encontro com o conquistador, em algumas regiões, aconteceu por meio de choques militares supressivos, com toda a violência de uma guerra fora de proporção (Figura 1). A divisão dos territórios da América colonizada se deu por via Tratado de Tordesilhas, em 1494. Este tratado foi assinado por

Portugal e Espanha nas vistas do papa espanhol Alexandre VI, que definiu as áreas de influência desses dois países no planeta. A América foi dividida de tal forma que todas as áreas “mais civilizadas” e densamente povoadas, como as dos Maias, Incas e Astecas, ficariam sob o domínio espanhol e, para Portugal, as áreas que se consideraram como pouco povoadas, percebidas desde a visão portuguesa como vazias, com nativos mais “primitivos” de civilização (FERREIRA, 1997).

O objetivo das duas principais colônias no continente foi a exploração e o controle do território para posteriormente se expandir. Porém, as políticas para atingir estes objetivos eram bem diversas, de acordo com a complexidade dos povos indígenas e as características físicas dos territórios. Se, do lado espanhol, o controle do território significava controlar as civilizações já existentes, para os portugueses, significava controlar um espaço que era percebido como vazio. Dessa forma, os critérios adotados para localizar e projetar as cidades das duas colônias eram distintos.

A Lei das Índias de Felipe II foi o primeiro plano urbano da Colônia espanhola onde se colocavam as diretrizes principais para construir suas cidades em função do controle do

território. Os padrões urbanísticos da Lei das Índias colocam em um documento urbano formal a produção do espaço destes colonizadores em função de dominar as civilizações da América através do espaço urbano (Figuras 2 e 3). Do lado brasileiro, também existiram padrões urbanísticos bem definidos, mas que não foram explicitados em um plano urbano como o fizeram os espanhóis. Contudo, a função desta primeira produção espacial dos colonizadores portugueses e espanhóis era a dominação dos povos através de um espaço que contribuísse a esse exercício de poder.

**Figura 2 e 3: Vista aérea da Cidade de Cholula, no México. Plano alto de Cholula de 1581.**



Fonte: BENEVOLO (1981, v.1, 630)

As cidades coloniais das Américas não correspondem aos modelos de cidades espanholas e portuguesas que atuavam segundo a lógica da cidade orgânica medieval. Nas palavras do crítico Angel Rama em 1980:

Os próprios conquistadores que as fundaram perceberam progressivamente, no transcurso do século XVI, que se haviam afastado da cidade orgânica medieval em que haviam nascido e crescido para entrar em uma nova distribuição do espaço, que enquadrava um novo modo de vida, que já não era o que haviam conhecido em suas origens peninsulares (...) A cidade foi o mais precioso ponto de inserção na realidade desta configuração cultural e nos deparou com um modelo urbano de duração secular: a cidade barroca (RAMA 1984, p. 23-24).

Para os espanhóis, o objetivo das suas cidades era controlar, explorar e expandir. Segundo Ferreira (1997), era necessário estabelecer um governo com atividades de comércio e de serviços nas cidades que abrigassem toda a população envolvida nas atividades agrícolas que se desenvolviam na periferia: “ O resto da terra deve ser designado como área agrícola, de tal forma que deve haver tantos lotes agrícolas quantos lotes urbanos existentes na cidade” (LEI DAS INDIAS, item 130).

Para controlar os nativos, as cidades eram localizadas perto ou literalmente em cima das áreas mais densamente povoadas. O traçado urbano deveria ser em quadrícula, pois era um meio simples e rápido para marcar a cidade no terreno. Além disso, as cidades tinham que ter uma imagem grandiosa para impressionar os nativos:

Os índios não devem adentrar os recintos da cidade antes que ela seja concluída e colocada em condições de defesa, e as casas construídas, de maneira que quando os índios a verem, eles devem se maravilhar e entender que os espanhóis se estabeleceram para sempre, não somente para o momento, e assim eles temerão tanto que desejarão a sua amizade (LEI DAS INDIAS, Item 137).

No caso dos portugueses, foram escolhidos outros instrumentos para controlar, explorar e se expandir no território. Para controlar o que reconheceram como território vazio, foram construídas fortalezas nas entradas das cidades. Para explorar o território, foi escolhida a grande propriedade rural, a sesmaria, doada cada uma aos colonos de origem mais nobre, que deveriam explorá-la com seus próprios recursos. As sesmarias acabaram por dar origem, mais tarde, aos grandes latifúndios do Brasil. Esta iniciativa de doar grandes terras a indivíduos era coerente com uma metrópole com pouca população e recursos (FERREIRA, 1997).

As cidades brasileiras, na sua maioria, foram uma iniciativa dos sesmeiros e fazendeiros que precisavam de apoio para o comércio e de serviços próximos às suas moradias. Portanto, as cidades brasileiras não tinham que ser grandiosas, como as espanholas, uma vez que não existiam nativos para a construção de grandes cidades, como Tenochtitlan ou Cuzco, para competir.

No caso do Brasil, o momento inicial da colonização coincidiu com a época em que os espanhóis descobriram minas de ouro e prata no Peru no ano de 1537, o que provocou desinteresse por parte de Portugal nos projetos na costa brasileira. Com o fracasso do sistema descentralizado das Capitânicas Hereditárias, Portugal decide criar no Brasil um Governo-Geral em 1549. Este governo centraliza sua administração sob a coordenação geral de Tomé de Souza, sediado na cidade de Salvador. É por meio deste projeto administrativo, em que se elabora um traçado e projeto urbano de cidade, que alguns consideram como uma das primeiras normativas com dispositivos de caráter urbanísticos aplicados no Brasil (SIMÕES, 2004).

A legislação de Tomé de Souza apresentou várias semelhanças com a espanhola da Lei das Índias, de Felipe II. A cidade foi criada com um Termo (delimitação da área da cidade), e um Rossio (área de pastoreio e extração vegetal). O projeto urbano deveria ter uma parte baixa (destinada ao porto e comércio), e uma parte alta (destinada à moradia, à sede do governo e das ordens religiosas). Os padres jesuítas se destacaram nesta empreitada de construção da cidade no Brasil, pois eles eram os principais responsáveis pela política de construção de uma retaguarda ideológica que catequizou os povos nativos. “Como o Brasil não apresentou instrumentos normativos formais, como a Lei das Índias, foram criadas condições para que a Igreja assumisse a organização do espaço urbano, a partir dos critérios de localização de suas ordens religiosas” (SIMÕES 2004, p. 13). Após o estabelecimento de Salvador, foram fundadas as cidades de São Paulo (1554), primeiro núcleo de povoação longe do litoral, Vitória (1561) e Rio de Janeiro (1565).

Foram estas cidades, que giraram em torno da exploração, dominação e expansão, que criaram um traçado urbano em função do domínio social por meio do espaço, o que até hoje perdura na cidade latino-americana contemporânea. Eram cidades que enalteciam a igreja e os edifícios de governo para lembrar, espacialmente, qual era a estrutura dominante da cidade. As moradias ao redor da base institucional das cidades deveriam ser as moradias de comerciantes e colonos de origem nobre. Para Celso Furtado, os objetivos de segurança da coroa espanhola levaram a concentrar as populações indígenas em determinadas áreas, dando origem ao que agora se conhece como “comunidades indígenas”, que representavam um número de indígenas que estavam a serviço das famílias proprietárias: “ Desta forma, a propriedade da terra, passou a ser a base de um sistema de dominação social a serviço de uma pequena minoria étnica e culturalmente diferenciada” (FURTADO 1976, p.32). Para o autor, uma vez desarticuladas as antigas populações indígenas, estas passaram à tutela direta dos “senhores da terra” resultando em uma extração do excedente da força de trabalho, sob a forma de produtos agrícolas e/ou serviços pessoais (FURTADO 1976).

Na América Latina contemporânea, as favelas se caracterizam por rostos negros, indígenas e mestiços, descendentes de escravos que revelam uma dimensão racial e étnica na distribuição do território nas cidades. Estes grupos vivem em lugares com

excesso de população, acesso inadequado à água potável e condições sanitárias e insegurança em relação à posse de moradia. A distribuição do território e da renda colonial aparentemente, ainda obedece àquela herança que determinou a subordinação de acordo com raça/etnia como referência de opressão de classe contemporânea. Os retalhos desse passado da divisão da renda e do território ainda podem ser percebidos na estrutura urbana contemporânea das urbes latino-americanas.

A guerra à ocupação ilegal e a luta pelo território, pelo menos no caso latino-americano, têm uma dimensão étnico/racial:

Esses padrões polarizados de uso da terra e de densidade populacional recapitulam lógicas mais antigas de controle imperial e dominação racial. Em todo o Terceiro Mundo, as elites pós-coloniais herdaram e reproduziram com ganância as marcas físicas das cidades coloniais segregadas. Apesar da retórica de libertação nacional e justiça social, adaptaram com agressividade o zoneamento racial do período colonial para defender seus próprios privilégios de classe e a exclusividade espacial (DAVIS 2006, p. 104)

## **2.2 Os rostos da mulher latino-americana: a situação das mulheres indígenas antes da conquista**

Os registros históricos sobre o lado feminino das sociedades são poucos. Em geral, as mulheres aparecem, dentro da história oficial, sob a forma de registro pouco relevante. Porém, existem referências de pesquisadores, cronistas, escritores de contos e narrativas que nos ajudam a resgatar a identidade feminina ao longo da história. Neste item desta pesquisa, pretendemos relatar alguns elementos que nos permitirão vislumbrar as condições de vida das mulheres indígenas antes da conquista. Tudo isto a fim de construir, ao longo deste trabalho, uma cronologia que nos permita visualizar a complexidade social e histórica das mulheres latino-americanas a partir da estrutura hierárquica de classes sociais, do sistema de valores da Colônia, da mestiçagem e, finalmente, do papel de um sistema econômico capitalista que tem contribuído para gerar várias formas de ser mulher nesta região do terceiro mundo.

As sociedades Astecas, Maias e Incas apresentavam uma hierarquia de classe que determinava os trabalhos de cada grupo social. Pode-se dizer que existia uma divisão

sexual do trabalho no que se conhece como as três maiores civilizações do continente antes da conquista. As mulheres “Maias, Incas e Astecas se dedicavam ao trabalho doméstico, à produção de tecidos, trabalhos agrícolas e artesanais e parte do trabalho familiar” (HERNANDEZ e MURGUIALDAY 1992, p. 41, tradução nossa).

Na cosmovisão e na religião destas sociedades indígenas, se destacavam conceitos básicos, tais como a unidade, diversidade, complementaridade, harmonia e equilíbrio:

Para os Maias os limites da humanidade são a vida e a morte, mas é no equilíbrio entre estas duas forças onde existe a consciência criadora. Esta consciência transforma o mundo e se transforma a si mesma. Quando o equilíbrio se perde, a humanidade se destrói” (BATZIBAL, 1991 apud HERNANDEZ e MURGUIALDAY 1992, p. 42, tradução nossa.)

O equilíbrio da humanidade se poderia observar por meio da relação homem/mulher como grupo familiar dentro da comunidade, da sociedade e do próprio universo. A mãe é quem dá vida e se relaciona com a terra para se unir ao sol, que gera a vida e os alimentos. Por isto, a mulher se visualiza como a gestora do lar, aquela que garante a formação e a criação das novas gerações.

Por outro lado, é por meio destes princípios de complementaridade, unidade e equilíbrio que se esconde uma divisão sexual do trabalho responsável por manter as mulheres

Figura 4. Crônicas de Waman Poma: “ A primeira história das rainhas de Coia. Mama Vaco Coia. Reino de Cuzco”.



Fonte: Waman Poma (1615)

dentro de uma situação de subordinação e opressão. Ao mesmo tempo que a mulher é valorizada de acordo com a sua capacidade procriadora, suas habilidades ficam reduzidas a esta atividade, pois ela existe enquanto procria. “O equilíbrio e a harmonia dentro da sociedade só consegue se manter quando a mulher assume seu papel de procriadora e seus campos de ação social ficam reduzidos à esfera da reprodução, tanto material como ideológica” (HERNANDEZ e MURGUIALDAY 1992, p. 41, tradução

nossa). É a partir desta condição que vários registros sobre a mulher indígena pré-colombiana sugerem que a posição das mulheres nestas sociedades não era propriamente de privilégio. “A articulação das mulheres à produção mostra como a subordinação não era um produto de condições biológicas, mas que formava parte de um entremeadado social que o gerava, reproduzia e legitimava” (RODRIGUEZ 1991, p. 147, tradução nossa).

Se a divisão sexual do trabalho já era geradora de opressão para as mulheres indígenas destas três civilizações, a estrutura de classe social agravava ainda mais seus níveis de opressão. Dentro da sociedade mexicana<sup>1</sup>, por exemplo, encontramos mulheres nobres e plebeias com uma grande diferença de *status* e de acesso a distintos tipos de benefícios entre elas (Figura 4). Como sintetiza o estudo da mulher asteca feito pela pesquisadora Maria Jose Rodriguez (1992), tanto as mulheres nobres quanto as plebeias, realizavam trabalho doméstico, guardavam sua virgindade, e recebiam uma educação rígida e de castidade. Elas tinham que respeitar e obedecer aos homens, fossem estes os pais, irmãos ou maridos. Nem as nobres, nem as plebeias tinham direito de ir à escola e, desta forma, ficavam excluídas de um tipo específico de conhecimento e da educação formal.

Se estes dois grupos de mulheres realizavam trabalhos domésticos e serviços religiosos, as mulheres plebeias e de classes mais abastadas também deviam pagar tributo com mais trabalho, exercendo algum ofício como meio de subsistência.

As mulheres nobres eram capazes de herdar terras. Elas não tinham acesso ao poder político, mas podiam transmiti-lo.

As mulheres nobres realizavam trabalho doméstico gratuito: alta costura e cozinham para o marido e os filhos. Podiam ser trocadas, dadas como presente ou emprestadas pela elite masculina dos povos vizinhos (...) Quando um homem nobre morria era enterrado com 20 mulheres escravas e 20 homens. À mulher nobre quando morria se enterrava apenas com a roupa que usava e suas ferramentas para fazer tecido (RODRIGUEZ 1992, p. 93, tradução nossa).

As mulheres plebeias, ou seja, *las mujeres del pueblo*, também tinham que pagar tributos em trabalho e em espécie, com a agravante da exploração sexual. Além de realizar o próprio trabalho doméstico, colaboravam com seus maridos nos trabalhos

---

<sup>1</sup> Os mexicas eram indígenas que moravam no Vale do México. Este povo fundou as cidades de Tenochtitlan e

agrícolas, teciam a roupa da sua família e faziam um determinado número de mantas para pagar tributo ao seu bairro. Também trabalhavam como serventes nas casas das classes altas e às vezes, quando o senhor da casa morria, ela era enterrada junto com ele.

Enquanto para as mulheres nobres a prostituição estava proibida, pois se castigava com pena de morte, para a mulher trabalhadora isto era quase uma imposição. Às vezes eram os próprios pais que viviam dentro de uma profunda pobreza que destinavam estas mulheres à prostituição e ao concubinato.

Figura 5. Tecedor equatoriano Miguel Andrango.



Fonte: Jason Malinowski. Tratamento de Imagem: Amanda Martinez.

Por outro lado, existiam diferenças entre a sociedade Asteca e a Inca, no que se refere ao trabalho doméstico. Enquanto na sociedade Asteca existia uma clara divisão sexual do trabalho, na sociedade Inca havia uma divisão de tarefas de acordo com o sexo. “ Por exemplo, a mulher tecia num *tear* de cintura onde se fabricavam peças produzidas para o esposo. O esposo tecia em pé as peças grossas (as saias) da sua esposa ou os lençóis da sua família” (Figura 5) (CONDORI, 1986 apud, HERNANDEZ e MURGUIALDAY 1992, p. 44, tradução nossa).

Figura 6. Crônicas de Waman Puma. Foto1: “Padre Domenico com muita raiva e muito soberbo que junta as mulheres solteiras e as viúvas dizendo que estão amancebadas”. As reúne na sua casa e faz com que elas tecam. Elas tecem roupas finas, *auasca* (roupa do dia a dia) em todo o reino e sob doutrinas (p.611).



Fonte: Waman Poma (1615)

Figura 7. Foto 2: Frayle Martin de Múrua batendo em uma trabalhadora: “São tão bravos e justiceiros e maltratam aos índios. Fazem trabalhar com o pau em todo o reino. Para as doutrinas na ha remédio”.



Fonte: Waman Poma (1615)

Nos registros gráficos do cronista *qhichwa*, Waman Puma<sup>2</sup>, podemos observar esta divisão sexual do trabalho que existia na civilização Inca pré-colombiana. A teoria visual de Waman Puma também contém uma representação gráfica do sistema colonial que posteriormente será discutido (Figuras 6 e 7).

Nas sociedades indígenas, se poderia dizer que as mulheres não tiveram acesso à posição de autoridade e ao poder público. Os seus espaços de poder e de decisão eram limitados, enquanto eram os homens que usualmente exerciam o monopólio das atividades sociais, econômicas e políticas. A monopolização e a distribuição do poder focada nos homens conduziu à marginalização das mulheres, nobres e plebeias, e a uma distribuição desigual do trabalho e dos centros de autoridade. O prestígio e o poder eram privilégio dos homens (RODRIGUEZ, 1992). Se as mulheres estavam excluídas da autoridade e do poder das principais sociedades indígenas nas Américas, com certeza

<sup>2</sup> Felipe Guamán Poma de Ayala, ou Waman Puma, foi um cronista indígena da época do vice-reinado de Peru. Se dedicou a percorrer durante vários anos o vice-reinado e escreveu a *Primeira nova crônica do bom governo*, um dos livros mais originais da historiografia mundial. Nesta obra de 1180 páginas e 397 desenhos, concluída aproximadamente no ano 1615, se mostra a visão indígena do mundo andino que permite reconstruir com muito detalhe aspectos da sociedade peruana depois da conquista.

seu espaço deve ter sido nulo na hora de planejar as grandes cidades Incas, Maias e Astecas antes da Conquista.

### **2.3 Os rostos das mulheres latino-americanas: mulher e colonização**

Para a Antropóloga Mexicana Marcela Lagarde (1990) a colonização e a mestiçagem foram produtos de dois sistemas patriarcais de dominação. Os conquistadores chegavam de um mundo onde as mulheres eram totalmente subordinadas e dedicadas completamente ao âmbito familiar e às atividades de reprodução. As mulheres indígenas também formavam parte de sociedades que as relegavam às atividades domésticas e de reprodução. Eram educadas para servir aos outros. Ambas as mulheres se reconheciam como um bem do homem e objeto da sua apropriação sexual. Porém, com a presença de novas estruturas de classes sociais, as mulheres indígenas e sua cosmovisão foram destruídas ao se impor também um sistema religioso distinto ao próprio e uma diferente estrutura de classe. Todas as mulheres indígenas, sem importar a hierarquia pré-colombiana, agora pertenciam a uma massa homogênea, subordinada e não-humana ao serviço dos seus conquistadores.

Os colonizadores tinham se apropriado de grandes extensões de terra que ficaram “livres” depois da redução indígena através de guerras e do maior genocídio das Américas. As populações indígenas se recuperaram em números anos depois, mas nunca mais tiveram de volta o território que lhes foi roubado nos primeiros séculos da Colônia.

Depois da conquista, as condições de vida das mulheres estavam determinadas tanto por sua condição étnica, como por seu gênero e sua classe social. No caso das mulheres brancas de elite, elas não podiam exercer nenhum cargo público e nem efetuar transações comerciais sem consultar o marido. Por outro lado, elas podiam ter propriedades e negócios no caso de serem viúvas. As mulheres espanholas e portuguesas podiam ser donas de pequenas fazendas e moinhos. “Existem numerosos casos de litígios por teares, por propriedades, heranças ou despojos de terra, estabelecidos por mulheres. Mesmo que elas não soubessem escrever, suas causas foram definidas pelos seus advogados” (LAVRIN 1985, p. 66, tradução nossa).

Quando os navios negreiros chegaram da África aos territórios conquistados por Espanhóis e Portugueses nas Américas, as negras e as indígenas se tornaram escravas no conjunto da classe trabalhadora dentro da hierarquia colonial. Elas realizavam trabalhos que se entendiam como de “pouco valor” e que nunca seriam feitos pelas mulheres de elite. A prostituição, amas de leite, rendeiras, quituteiras, costureiras são alguns exemplos desses trabalhos: “Como a raça e a classe estavam intimamente relacionadas na sociedade colonial, a maioria das ocupações manuais estavam a cargo das indígenas e das mulheres não brancas” (ZULAWSKI, 1990, p. 101, tradução nossa).

O conceito de civilização foi reconfigurado. A construção de um sistema de valores colonial indicava que objetos ou sujeitos tinham maior ou menor valor de acordo com a visão de mundo dos colonizadores. Para Maria Lugones, na América Latina, foi imposta uma distinção dicotômica e hierárquica entre humano e não humano. Esta hierarquia também estava acompanhada de uma distinção do que era ser homem e do que era ser mulher.

Só os colonizadores eram homens e mulheres. Os povos indígenas das Américas e os africanos escravizados se classificavam como não humanos na sua espécie – como animais, incontrolavelmente sexuais e selvagens. O homem moderno, europeu, burguês, colonial se tornou em sujeito/agente, apto para governar, para a vida pública, um ser civilizado, heterossexual, cristão, um ser de mente e de razão. A mulher europeia burguesa não era entendida como seu complemento, senão como alguém que reproduzia a raça e o capital mediante a sua pureza sexual, sua passividade e seu vínculo ao lar a serviço do homem branco europeu burguês (LUGONES 2011, p. 106, tradução nossa).

Os sistemas hierárquicos de classe estabeleceram relações de opressão e violência entre as próprias mulheres como grupo social. Este fenômeno opressor registrou, de forma mais aguda no período após a conquista do continente americano. As mulheres, antes e durante a conquista, compartilhavam uma opressão e uma divisão sexual do trabalho que as localizava especificamente nas atividades de reprodução, cuidado do lar e da família. Por outro lado, a condição da classe social privilegiava um grupo mais do que outro, criando distintas configurações de opressão e de acesso, ou falta dele, a determinados bens sociais (Figura 8). Como relata Zulawski:

Uma mulher serviu por dois anos a uma senhora que não quis pagar pelos serviços prestados. Ela reteve o filho desta mulher como prisioneiro na sua casa para que ela não fosse embora. O juiz ordenou a libertação do filho prisioneiro, mas não cancelou a dívida já paga pelo trabalho que esta mulher fez na casa da senhora (ZULAWSKI 1990, p. 104, tradução nossa).

A única forma de acesso à educação para as mulheres durante o período colonial era se dedicar à vida religiosa. Dos casos mais famosos de mulheres que receberam educação durante este período histórico é o de Sor Juana Inés de la Cruz<sup>3</sup>, no México. Sor Juana Inés, por sua condição de freira, teve acesso a uma educação privilegiada que lhe permitiu refletir sobre as condições sociais da sua época e até se posicionar diante das desigualdades de gênero. Contudo, a sociedade colonial negou o acesso aos conventos e à vida religiosa a mulheres negras e indígenas, pois se considerava, dentro da não humanidade relatada por Lugones, que estas mulheres não tinham a capacidade intelectual nem moral necessárias para serem freiras.

Figure 8. Pintura de Jean Baptiste Debret. "Uma senhora brasileira em seu lar",



Fonte: DEBRET (1823).

A condição de gênero subordinado permitiu que as mulheres negras e indígenas fossem objeto de abuso sexual por parte dos homens. Nas áreas rurais, os próprios mordomos e escravos, os sacerdotes e os homens do sagrado recinto do lar foram os executores de abuso sexual a estas mulheres. Elas, não brancas, não humanas, eram um bem da

<sup>3</sup> Sor Juana Inés de la Cruz foi uma religiosa católica, poetisa e dramaturga mexicano-espanhola. Foi a última dos grandes escritores do Século de Ouro. Sua literatura está centrada na liberdade, o que era um prodígio naquela época. No seu poema *Hombres Necios* ("Homens Estúpidos"), ela defende o direito da mulher a ser respeitada como ser humano e critica o sexismo da sociedade do seu tempo, gozando dos homens que condenam a prostituição, ao mesmo tempo em que aproveitam a sua existência.

masculinidade. Se caracterizou como um fato histórico a rebelião trabalhadora de Ancash em 1562, onde homens indígenas se levantaram em armas contra os mordomos que tinham estuprado a maioria das trabalhadoras indígenas solteiras. A rebelião foi sufocada, tratando os casos um por um e acusando a estas mulheres de provocadoras (CHOCANO e MANNARELLI, 1987).

A partir desta reflexão, poderíamos dizer que as distintas posições que as mulheres ocupam em um sistema de produção determinado, junto com outros fatores, determinam o tipo de opressão que elas experimentam. É um fato que esta opressão se acentua ou se expressa de forma diferente, de acordo com o lugar que uma mulher ocupa em uma sociedade determinada; em outras palavras, de acordo com sua classe social (LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN WOMEN'S COLLECTIVE, 1980).

A divisão de uma sociedade em classes, no que se refere à questão de gênero, também faz com que a violência e a opressão ultrapasse a dualidade homem/mulher, pois também as próprias mulheres das camadas de alta renda realizam um exercício de violência e opressão contra homens e mulheres de classes sociais categorizadas como *inferiores*. O missionário espanhol Fray Bartolome<sup>4</sup> de las Casas relatou há muitos anos como ele presenciou uma senhora de elite bater em uma garota indígena tão fortemente que a garota morreu muito antes que a senhora tivesse a chance de se sentir cansada (CASAS apud SAINT-LU, 1971). Desta forma, podemos observar como as mulheres exerceram seu poder sobre outras mulheres; então o controle exercido do colonizador ao colonizado não estava necessariamente restrito apenas aos homens. “Estas mulheres não só não estavam unidas simplesmente porque todas eram mulheres. Pelo contrário, elas estavam separadas pela sua posição social antagônica. Aquelas que usavam seu poder, o usavam com ferocidade” (LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN WOMEN'S COLLECTIVE, 1980, p. 21, tradução nossa).

Podemos observar uma confirmação da existência das diferenças entre classes sociais no dia a dia das mulheres de Guayaquil, Equador, no início do século XIX:

---

<sup>4</sup> Fray Bartolomé de las Casas era um historiador e missionário Espanhol. No século XVI denunciou o genocídio praticado em contra dos povos indígenas. Seu trabalho forma parte de vários textos que atualmente são conhecidos como *A lenda preta* na historiografia colonial Espanhola.

As mulheres ricas passam a maior parte do tempo deitadas em redes ou nas suas camas; sua única ocupação era ter muitos filhos e supervisionar o andamento do lar e a educação das crianças. Ocasionalmente modificavam a monotonia da sua vida para sair para conversar com outras senhoras ou com convidados do seu marido, seja ficando na varanda das suas casas e olhando as ruas animadas, indo de compras (mesmo que nunca iam para o mercado), visitando as igrejas ou assistindo baladas organizadas para arranjar o casamento de alguma das suas filhas... Para as mulheres jovens da elite existiam apenas três opções de vida: casamento, celibato ou intolerância. Com certeza elas nunca conseguiriam se imaginar trabalhando (HARMERLY 1973, p. 158, tradução nossa).

Em contraste com este relato, as mulheres mais pobres, as negras e indígenas, participavam diretamente na distribuição de bens e serviços tais como vendedoras, lojistas, em atividades de entretenimento, adivinhando o futuro ou inevitavelmente como prostitutas. No século XXI, esta situação ainda é muito similar a esta estrutura do passado. Por esta razão, se faz necessário historicizar as distintas faces da mulher latino-americana para posteriormente gerar uma possível compreensão da relação das mulheres pobres com o espaço urbano e a mobilidade específica que elas têm em razão da sua classe, raça/étnica e seu gênero. Esta historicidade também evidencia a ausência das mulheres, tanto as de elite como as negras e indígenas, dos locais de poder onde se decidiam as estruturas sociais, políticas e econômicas das sociedades latino-americanas. Por conseguinte, também estavam fora do planejamento do espaço urbano nas formas específicas em que este acontecia tanto no período da conquista como o período colonial.

## **2.4 Urbanismo no Brasil no século XX: paralelismo entre o planejamento urbano e a situação da mulher latino-americana**

### **Urbanismo no Brasil (1850-1930)**

A profissão do urbanista como tal se consolidou ao longo do século XX no Brasil. A primeira geração de profissionais que se encarregaram do planejamento de cidades no país eram formados em cursos de engenharia nas antigas escolas militares na Bahia, Pernambuco e no Rio de Janeiro. Estes profissionais ocupavam cargos públicos nas prefeituras destas cidades e no governo do estado (LEME, 2005).

Os profissionais que se dedicavam ao planejamento urbano entre os anos 1895 até 1930 no Brasil tinham como principal campo de trabalho a construção de ferrovias e obras de infraestrutura na cidade. Poder-se-ia dizer que o foco principal do planejamento nesta época se concentrava em obras de saneamento e na abertura e regularização do sistema viário (Figura 9).

**Figure 9. Ponte na rua Braz Cubas sobre o canal da Avenida Rangel Pestana, feita em concreto armado, quando da inauguração em 27 de Agosto de 1907 do trecho inicial. As pessoas faziam fila para andar de barco pelo rio canalizado.**



**Fonte: Projetos e Relatórios – Saneamento de Santos (volume VIII das obras completas de Saturnino de Brito. Imprensa Nacional do livro, Rio de Janeiro, 1943.**

As epidemias que ameaçavam a vida urbana no início do século XX fizeram com que fossem engenheiros sanitaristas quem planejassem a cidade, tendo o saneamento básico e a criação de redes de água e esgoto como uma questão central no planejamento urbano. Entre os grandes nomes que se destacam neste período histórico estão Saturnino de Brito, Theodoro Sampaio e Lourenço Baeta Neves. Estes três sanitaristas se encarregaram de projetar um sistema de esgotamento sanitário e abastecimento de água para mais de 20 cidades brasileiras.

No início do século XX, a circulação era outra questão importante dentro do planejamento urbano. Neste período, acontece a transição entre uma mobilidade herdada da Colônia que consistia em dar um foco maior à circulação entre cidades e os centros produtores, para um deslocamento interno nas cidades que adequasse as ruas para os novos meios de transporte, principalmente o bonde (LEME, 2005). As grandes cidades

que funcionavam como referência para estas mudanças urbanas no Brasil eram as cidades europeias de Paris e Viena.

Até 1930 no Brasil, podemos identificar, como grande foco desta forma de planejar a cidade, a ampliação e reforma dos portos marítimos e fluviais, melhoramentos nas áreas centrais e as obras de saneamento. Também observamos um foco no planejamento com ênfase central na técnica e a estética que se apresentava em projetos nas áreas centrais. Leme (2005) observa que durante este período se utiliza o termo *melhoramento* designado para projetos referentes à construção de obras de infraestrutura, projetos de ajardinamento de parques e de praças, assim como a elaboração de uma legislação urbanística.

A reforma e a ampliação dos portos em cidades brasileiras aconteceram nas duas primeiras décadas do século XX. As principais cidades que receberam ditos projetos foram Rio de Janeiro, Recife, Salvador e Niterói. Estes projetos englobam o embelezamento e remodelação de praças e a abertura de largas avenidas com acesso aos portos.

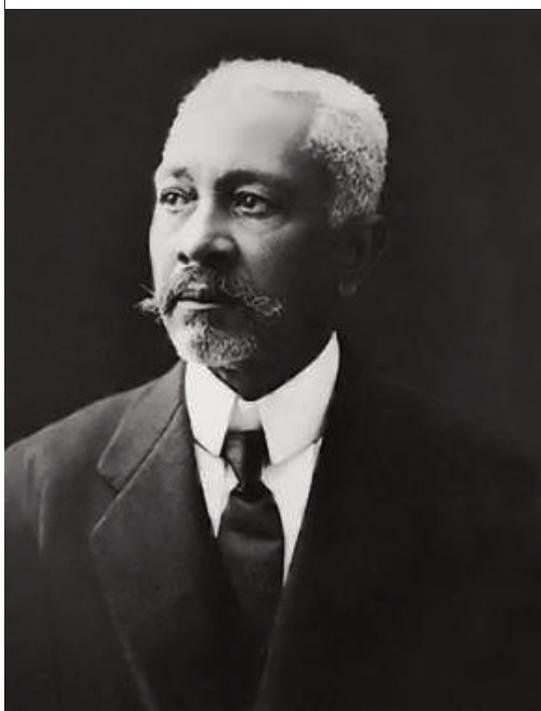
No caso do Rio de Janeiro, a sua reforma teve como obras principais a construção das Avenidas Rodrigues Alves, Francisco Bicalho e Central e a prefeitura que realizavam ligações entre o centro e a zona norte e sul. Também inclui o embelezamento e remodelação das praças da República, XV Novembro e obras de canalização dos rios Carioca e Maracanã (LEME, 2005).

No caso do Recife, a obra principal durante o início do século XX foi a reforma urbana do bairro do Recife, que aconteceu entre 1909 e 1913, junto com a reforma do porto. Foram abertas duas Avenidas radiais: a avenida Marquês de Olinda, com 20 m de largura, e a Avenida Rio Branco, com 24 m de largura. Durante esta reforma, foram demolidos os arcos que delimitavam a entrada do bairro, a Matriz do Corpo Santo, o largo da Matriz, e um conjunto de sobrados (LEME, 2005).

No início do século XX, também acontecem os projetos de melhoramento das áreas centrais que, por sua vez, dão início ao processo de descentralização. No começo do século, se iniciam projetos de reforma nos centros da cidade, como o caso da Cidade de

Niterói, que recebeu uma reforma que localizava no seu centro os prédios da administração estadual. A valorização destas áreas centrais levou ao abandono e à

**Figure 10. Theodoro Fernandes Sampaio. Engenheiro, geógrafo, escritor e historiador brasileiro.**



Fonte: Biblioteca Digital Curt Nimuendajú

transformação de moradia da burguesia em cortiços. Este processo de melhoramento das áreas centrais, se inicia no começo do século XX, junto com outros fatores como a invenção e a difusão da propriedade do automóvel, levou ao início da ruptura da moradia das camadas de alta renda com os centros históricos, em décadas posteriores.

Como último grande foco no urbanismo no Brasil, que compreende o período de 1895 até 1930, estão as obras de saneamento. No caso do estado de Pernambuco, Francisco Saturnino de Brito é contratado pelo governo do estado, em 1909, para assumir o cargo de engenheiro-chefe da Comissão de Saneamento. Este órgão seria responsável

pela construção de uma nova rede de esgoto na cidade. Saturnino de Brito propôs para a cidade do Recife um plano para o abastecimento de água potável e um plano de expansão da cidade.

<sup>5</sup>A primeira geração de urbanistas que atua neste período engloba profissionais formados nos antigos cursos de engenharia civil e militar no Rio de Janeiro, Recife e Salvador, em Escolas Politécnicas. No caso da Escola Politécnica de São Paulo, criada em 1894, surge com aproximação ao modelo germânico que unifica o ensino do curso fundamental e dos cursos especiais em uma única escola. Neste formato de escola, a arquitetura era uma especialização da engenharia. Distinto deste modelo de São Paulo, o Rio de Janeiro estava inspirado na Escola de Paris onde o arquiteto é formado pela Escola de Belas Artes. É a partir de 1920 que as escolas e faculdades isoladas são reunidas em universidades (LEME, 2005).

<sup>5</sup> Biblioteca Digital Curt Nimuendajú. Disponível em: <<http://www.etnolinguistica.org/autor:theodoro-sampaio>> Acesso em Setembro de 2016.

A primeira geração de profissionais no Brasil que formalmente assumiram o que hoje se conhece como planejamento urbano entre meados de 1800 até meados de 1900 foram engenheiros civis e engenheiros militares. Todos trabalharam a partir das três principais perspectivas desenvolvidas que eram o foco mais importante da sua época: ampliação e reforma dos portos, melhoramento de áreas centrais e saneamento. Esta primeira geração, conhecida como os pioneiros, é composta por: Francisco Pereira Passos, Francisco de Paula Bicalho, Augusto Carlos da Silva Telles, Aarão Leal de Carvalho Reis, Theodoro Sampaio, João Pereira Parobé, José Joaquim Seabra, André Gustavo Paulo de Frontin, Francisco Saturnino de Brito, Samuel das Neves, Victor da Silva Freire, Pedro Campofiorito, João Moreira Maciel, Armando Augusto de Godoy, Manuel Itaquí e Lourenço Baeta Neves (LEME, 2005).

Para nos adentrarmos apenas um pouco em quem era esta primeira geração do que agora seriam chamado de planejadores urbanos, um era do Norte do Brasil, três do Nordeste - especificamente do Estado da Bahia-, sete do Sudeste, dois do Sul e dois nascidos em Europa - Roma e Lisboa. A maioria deles foram formados nas escolas politécnica e central do Rio de Janeiro, nove para ser precisas, um na Faculdade de Direito do Recife, um na Escola Imperial de Agronomia da Bahia, dois em Escolas Europeias em Roma e Lisboa, um na Escola Politécnica de São Paulo, um na Escola de Engenharia de Porto Alegre e um na Escola de Minas Gerais. De acordo com uma revisão na biografia de vida e profissional apresentada por Maria Cristina da Silva Leme, organizadora do livro *Urbanismo no Brasil 1895-1965*, sobre este primeiro grupo nós identificamos que, dos 16 pioneiros, 15 eram de raça branca e 1 era de raça negra, que seria o caso do baiano Theodoro Fernandes Sampaio (Figura 10). No caso de Sampaio, ele foi filho da escrava negra as da Paixão e do Sacerdote Manuel Fernandes Sampaio. Em 1864, Sampaio é levado por seu pai para o Estado de São Paulo e posteriormente para o Rio de Janeiro, onde estuda Engenharia na Escola Central do Estado (SOUZA, 1949).

## Mulher latino-americana: das guerras de independência até 1930

Fazendo uma revisão paralela desta historicidade do espaço urbano no Brasil com a história social das mulheres latino-americanas, encontramos que estas estavam consagradas à maternidade, à casa, à igreja e, conseqüentemente, condenadas à ignorância e submissão diante dos homens, no período da Colônia (CAROCIO, 2011). Entre 1700 e meados de 1800, começam os processos de resistência e rebeliões independentistas em toda a América Latina.

Na Bolívia e no Peru, as mulheres quéchuas e aymaras tiveram um papel fundamental na rebelião dos Incas Tupac Amaru e Tupac Katari, em 1781 (Figura 11). Nesse mesmo ano mulheres brancas da classe popular, tais como Manuela Beltrán, estiveram presentes na insurreição de comunidades em todo o vice-reinado da Nova Granada. As mulheres negras também participaram de diversas formas de resistência por meio de práticas de magia, rituais religiosos e lutas. As lutas pela educação também se formularam em mulheres da elite colonial. Segundo Alba Carocio, “Preferia-se meninas ignorantes, que não soubessem ler nem escrever, para que não pudessem se comunicar com os homens e, em todo caso, às que conseguiam aprender leitura e escritura apenas se lhes permitia ler livros de devoção” (CAROCIO 2011, p. 2 tradução nossa).

**Figura 11.** Micaela Bastidas Puyucagua. Lider indígena peruana que lutou contra os Espanhois na Guerra de Independencia do seu país junto com seu esposo, Tupac Amaru II.



Fonte: Pagina Historia del Perú

<sup>6</sup> A educação de meninas se traduzia no aprendizado de trabalhos domésticos. Como já relatamos anteriormente, algumas mulheres, como Sor Juana Inés de la Cruz, tinham no convento uma forma de fuga ao matrimônio e uma oportunidade para a educação. Foi no final do século XVIII, que Manuela Espejo, em Quito denunciou que as mulheres

<sup>6</sup> Pagina Historia del Perú. Disponível em: < <http://historiaperuana.pe/biografía/micaela-bastidas-puyucagua/>> Acesso em Setembro de 2016.

não podiam descobrir as ciências, pois isto era um conhecimento ao qual apenas os homens tinham direito, tornando esta prática injusta com seu gênero. Manuela Espejo realizou esta denúncia no *Jornal de ideias Independentistas Primícias da Cultura de Quito*, tornando-se, segundo Carocio (2011), a primeira denúncia registrada na América Latina que afirma a desigualdade experimentada pelas mulheres diante do acesso ao conhecimento científico.

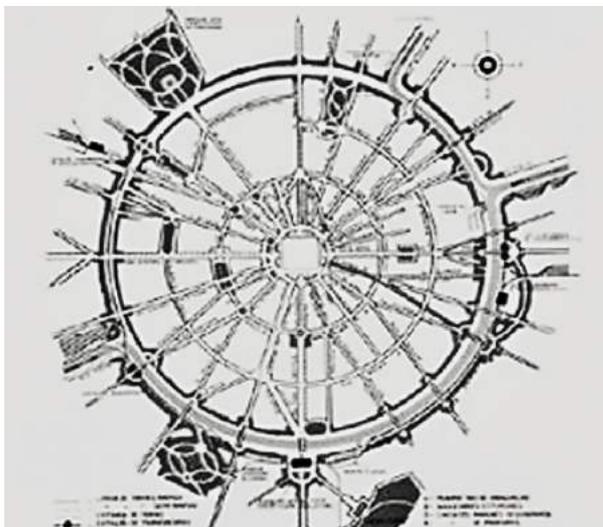
As lutas independentistas tiveram a participação tanto de mulheres de elite, quanto de mulheres que viviam na pobreza, mesmo que a história oficial apenas reconheça luta daquelas de classes mais abastadas silenciando as lutas das negras e das indígenas. Terminadas as batalhas de independência, em meados de 1800, o domínio masculino se instaurou novamente. As mulheres tiveram mais liberdade e protagonismo nas guerras de independência que no período colonial, mas uma vez que o conflito acabou, os homens com medo dos avanços da mulher na vida pública colocaram muitas delas no espaço doméstico e a tradição da mulher submissa ao homem retornou, afastando as mulheres dos núcleos de poder e decisão.

Por outro lado, as lutas pelo direito da mulher à educação prevaleceram. Em 1848, Juana Manuela Gorriti funda uma escola para meninas e inicia uma série de eventos literários que estimulam a intelectualidade peruana. Em 1854, Juana Paula Manso funda, na Argentina um jornal literário de moda e belas artes chamado *Album de Señoritas* com inspiração feminista liberal. Manso inicia sua luta pela educação, por direitos econômicos e pela plena cidadania das mulheres. Em 1888, se cria em Santiago de Chile, a Sociedade de Emancipação da Mulher e, em 1889, se publica o trabalho da primeira mulher novelista peruana, Clorinda Matto de Turner (VVAA, 2011).

As primeiras lutas, reconhecidas pela história oficial, das mulheres na América Latina iniciam por conta das mulheres de elite que criam jornais e grupos que defendem o direito à educação. No começo do século XX, no Brasil, se pensam as cidades a partir do protagonismo masculino dos sanitaristas e engenheiros que buscam criar sistemas de redes de esgoto e abastecimento de água, e no melhoramento das áreas centrais. Nesta mesma época, se inicia a fundação de revistas, em toda América Latina, que abertamente manifestam os direitos das mulheres e defendem a igualdade entre ambos os sexos (VVAA, 2011).

Foi em 1907, que as uruguaias conquistaram o direito ao divórcio e, até 1917, foi criada

**Figura 12. Plano de Avenidas de Francisco Prestes Maia**



Fonte: Renato Luiz Sobral (2007)

no México a Lei sobre Relações Familiares, que reconhece a igualdade de direitos e autoridade de ambos os cônjuges. Em 1929, as mulheres de Equador conseguem plenos direitos políticos, sendo este o primeiro país na América Latina onde as mulheres conseguem o direito ao voto. Em 1932, o sufrágio feminino triunfa no Brasil e no Uruguai. O direito ao voto significa que, pela primeira vez, as constituições são modificadas reconhecendo as mulheres como cidadãs e seres

humanos competentes para eleger os governantes dos seus países.

### **Urbanismo no Brasil (1930 - 1950)**

Durante este período, a visão da cidade como uma totalidade se instaura no urbanismo brasileiro. Tenta-se conectar os bairros ao centro das cidades por meio de um sistema de vias e de transporte. Se, no final do século XIX, se cria uma visão integrada dos sistemas de saneamento, neste período esta integração se amplia a partir de um sistema viário que começa a ser executado nas cidades brasileiras nos anos 30. Durante esta época, também se dá início a organização de órgãos para o planejamento urbano tais como as prefeituras das grandes cidades (LEME, 2005).

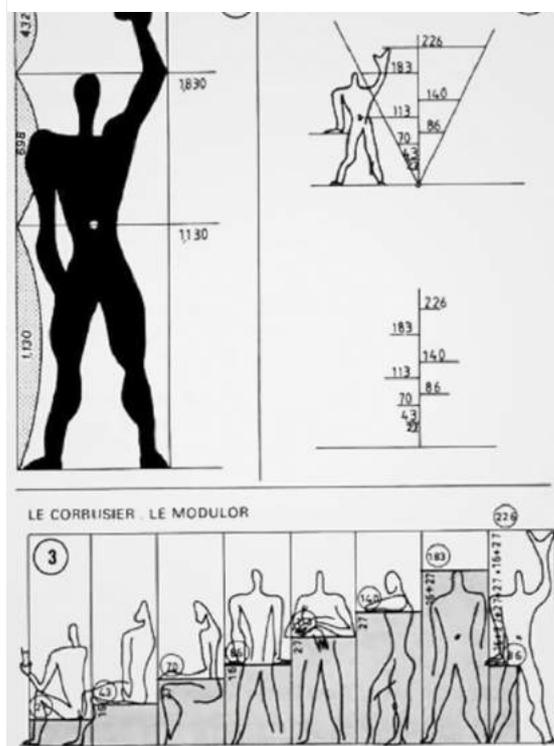
Para Leme, pode-se afirmar que o urbanismo no Brasil como área de conhecimento se afirma nas universidades a partir dos anos 30. A profissão se consolida como área de conhecimento e como uma prática profissional.

Os projetos destacados desta época com esta nova visão focada no crescimento do sistema viário podem ser observados no Plano de Avenidas de Francisco Prestes Maia para a cidade de São Paulo em 1930. Através de um sistema radial e perimetral de

avenidas, Prestes Maia transforma a comunicação entre o centro da cidade e os bairros, e os bairros entre si (Figura 12). Durante esta mesma época, também inicia o desenvolvimento do transporte coletivo através do metrô ou do bonde.

Em 1929, o projeto do Engenheiro Domingos Ferreira na cidade do Recife também entra nesta linha de trabalho propondo a abertura de avenidas e desapropriação do bairro do Recife. Os projetos de avenidas também acompanham projetos de remodelações dos bairros centrais tais como a proposta de Nestor de Figueiredo, pernambucano radicado no Rio de Janeiro que propôs a remodelação do bairro de Santo Antônio ou o Plano de

**Figura 13. Le modulator. Escala humana do Arq. Le Corbusier proposta para pensar o espaço.**



Fonte: Foundation LeCorbusier/ADAGP

Remodelação e Extensão da Cidade do Recife (LEME, 2005).

No urbanismo brasileiro, consolidado como área de conhecimento, se destaca uma influência direta da escola francesa, principalmente através dos aportes do Arq. Donat Alfred Agache que seria contratado pela Prefeitura do Rio de Janeiro para dar uma série de palestras, tendo o urbanismo como tema central. Agache propunha conceituar uma área de conhecimento na confluência entre a ciência e a arte: “ É uma ciência e uma arte e sobretudo uma filosofia social. Entende-se por urbanismo o conjunto de regras aplicadas ao melhoramento das edificações, do arruamento, da circulação e do descongestionamento das artérias públicas” (AGACHE apud LEME 2005, p. 29). Se pensava que o urbanismo seria uma ciência que ajudasse na compreensão do funcionamento das cidades, e estas teriam uma função análoga às do corpo humano, e o plano enfocaria as três funções: respirar, circular e digerir.

Pensar as cidades em relação ao corpo humano, como pensar o espaço arquitetônico em relação a ele, era uma tendência na época em que, a arquitetura pode ser vista a partir da visão do arquiteto Le Corbusier (Figura 13). O corpo humano masculino, como

estrutura biológica, é complexo, e sua contraparte, o corpo humano feminino, tem uma estrutura e funcionamento distintos ao do homem. Se o exemplo simbólico para criar cidades era pensar o espaço por meio do corpo humano, sendo este representado gráfica e simbolicamente apenas no corpo masculino, se poderia reforçar nesta visão simbólica do espaço a exclusão das mulheres e da sua própria condição humana, no período de 1940, quando surgem estas visões comparativas com o corpo.

Se, no marco legal, as mulheres brasileiras em 1932 conquistaram o direito ao voto e foram incluídas como cidadãs, no terreno simbólico e das ideias, ainda sua inclusão para pensar e refletir sobre o espaço estavam ausentes. Como nos lembra a socióloga Silvia Rivera Cusicanqui, as palavras tendem a se desconectar das práticas: “se pode falar contra o racismo enquanto este impregna e orienta, subterraneamente, nossas ações” (CUSICANQUI 2010, p. 6, tradução nossa). Se o reconhecimento legal das mulheres como cidadãs das metrópoles latino-americanas foi um avanço, este representou apenas o início de uma mudança simbólica no inconsciente coletivo social de reconhecer as mulheres como habitantes do espaço com formas de uso e apropriação distinta ao dos homens. Porém, não podemos cair na universalização, pois este reconhecimento de cidadania e humanidade perpassa pela condição da classe social, raça/étnica, orientação afetiva e o gênero.

A própria condição de cidadania das mulheres está condicionada até hoje, mesmo obtendo o direito ao voto no século passado, pois como relata Milton Santos:

Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, formação, até o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está (SANTOS, 1987, p. 81).

O conceito de cidadania, por sua vez, tende a universalizar sujeitos em um determinado espaço urbano, pois não reflete a complexidade social humana que condiciona o uso do espaço. O conceito de cidadania como tal cria padrões que eliminam componentes característicos das pessoas como a faixa etária, o gênero, orientação afetiva, renda e da

raça/étnica. Esses componentes geram distintas formas de viver nas cidades, mas não necessariamente estes componentes estão inclusos na hora de pensar e desenhar estes espaços. Roberto Da Matta (2000) reflete, diante do conceito de cidadania:

No papel do cidadão, aprendo (e muitas vezes a duras penas...) que devo ser universal e tenho de abandonar as complementaridades, contrastes e gradações que Ralph Linton apresentava como elementos cruciais na definição de status social. Deixo de ser um homem de meia-idade, deixo de ter um nome de família e uma cor; deixo de ser natural de um dado local geográfico e de ter determinada profissão. Acabo também com minhas predileções e singularidades para me tornar uma entidade geral, universal e abstrata, dotada, conforme nos informam, entre outros, Dumont e Lukes, de igualdade e dignidade” (DA MATTA 2000, p. 62).

A segunda geração de engenheiros civis e arquitetos no Brasil que compreende a atuação profissional dos anos 1930 em diante é formada por 26 homens e uma mulher, Carmem Velasco Portinho. Velasco se forma em 1925 como engenheira civil e se transforma em auxiliar técnica na Prefeitura do Distrito Federal. Ainda com seu título de engenheira, ela não tinha direito ao voto no ano da sua formação, se não até 1932. Portinho fundou, em 1937, a Associação Brasileira de Engenheiras e Arquitetas. Em 1939, defendeu a tese na Universidade do Distrito Federal no curso de urbanismo, sobre a construção de uma nova capital federal para o Brasil situada no Planalto Central. Participa da criação do Departamento de Habitação Popular da Prefeitura do Distrito Federal e, em 1967 assume o cargo de Diretora da Escola Superior de Desenho Industrial e estuda na Europa o desenvolvimento do ensino de desenho industrial na Alemanha (LEME, 2005)

Enquanto a profissão de Velasco se desenvolvia como engenheira, concluindo com um foco em desenho industrial, em 1947, o peronismo estabelece o sufrágio feminino na Argentina e se consagra o direito ao voto universal em Venezuela. Também em 1949 as mulheres chilenas conseguiam o direito ao voto.

### **Urbanismo no Brasil (1950 – 1964)**

Durante este período, no Brasil, se iniciam os planos regionais e se dá a grande migração do campo para a cidade. A cidade cresce em um ritmo acelerado, se dá um aumento da área urbana e, em consequência, surgem os processos de favelização.

Devido à importante transformação do espaço urbano brasileiro na década de 50, acontecem grandes transformações no campo dos estudos urbanos. Se introduzem, a partir desta época, novos métodos e a participação de profissionais de outras disciplinas para pensar a questão urbana (LEME, 2005).

A geração de urbanistas que corresponde a esta época foi formada pelas escolas de engenharia nos anos 30. Este grupo trabalha em equipes multidisciplinares para produzir planos diretores e se foca na separação entre os cursos de engenharia e arquitetura para criar um curso separado de urbanismo.

Neste período, a pobreza urbana começa a ter um enfoque prioritário no planejamento de cidades. Este movimento acontece principalmente nas cidades de Recife e São Paulo onde se criam um grupo de urbanistas ligados ao Padre dominicano Louis Joseph Lebreton formando o escritório da SAGMACS<sup>7</sup> (Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais). As pesquisas realizadas por este escritório tinham como foco os problemas sociais e envolviam, junto com profissionais de diferentes disciplinas, um enfoque na transformação social das cidades (LEME, 2005).

Porém, esta vertente que se inicia na década de 50 se modifica a partir do golpe militar em 1964. A mudança política brasileira modificou radicalmente a forma como se praticava e planejava o espaço urbano e regional no país. Neste mesmo ano, se iniciam, na América Latina, as campanhas e programas de planejamento familiar e começa a difusão de métodos anticoncepcionais. O Paraguai se torna o último país da América Latina a outorgar o direito ao voto às mulheres.

### **Mulheres Urbanistas no Brasil**

Na terceira geração brasileira de engenheiros civis, engenheiros-arquitetos, arquitetos sociólogos e geógrafos, formada por 25 representantes apresentados no livro *Urbanismo no Brasil 1895-1965*, aparecem duas mulheres: a arquiteta Enilda Ribeiro e a

---

<sup>7</sup> Fundada nos anos 1950 a SAGMACS foi uma instituição de estudos e pesquisas com foco no planejamento urbano e regional e no desenvolvimento econômico e social, constituindo um organismo vinculado e influenciado pelo grupo francês Mouvement Économie et Humanisme, também coordenado pelo Padre Louis-Joseph Lebreton.

engenheira civil Ismália de Moura Nunes. Ambas realizaram uma especialização em urbanismo, entre a década de 1950 e 1960, uma vez que a profissão se inaugura como disciplina no país.

O fato da incorporação de mulheres como urbanistas e no planejamento das cidades nas décadas dos anos 50 e 60, no Brasil, representa um grande avanço nas lutas registradas, desde 1476<sup>8</sup>, por mulheres na busca da igualdade de direitos, pelo seu reconhecimento social como seres humanas e cidadãs e nas suas lutas contra a opressão secular vivenciadas. As resistências diante da opressão variam de acordo com a época, o lugar histórico e a cultura onde a resistência se inseria, mas o resultado de séculos de resistência se pode observar na primeira participação das mulheres em alguns núcleos de poder aqui referidos.

Por outro lado, o fato de existirem mulheres, desde a metade do século passado no planejamento urbano, não necessariamente é um sinônimo de que estas tenham trazido ideias para planejar a cidade desde a sua condição de mulheres ou pensado a cidade para as mulheres. Isto não necessariamente quer dizer que estas primeiras participantes do planejamento urbano, ou as próprias mulheres que atuam na área, na atualidade, tenham trazido as questões de gênero na hora de pensar as cidades e os espaço como tal. Para a socióloga brasileira Heleieth Saffioti, o sistema patriarcal têm sido tão forte e impregnado na nossa sociedade que a presença do patriarca não seria necessária, pois os próprios abusos de poder e opressão podem ser acionados pelas próprias mulheres (SAFFIOTI, 2004). Isto tem sido evidente na historicidade desta pesquisa a partir da divisão da mulher como grupo social em uma sociedade dividida em classes e raça/etnia que cria sistemas de opressão distintos para cada caso particular. As próprias mulheres brancas da Colônia violentavam e acionavam um sistema de opressão e poder sobre homens e mulheres negros, indígenas e escravos.

Para Simone de Beauvoir, o fato de que a presença de uma mulher-chefe ou uma rainha esteja na frente de uma tribo ou grupo não significa que estas sejam soberanas: “O

---

<sup>8</sup> Na cronologia do *Feminismo nuestroamericano* de Francesca Gargallo se relata que em 1476 Macuilxochitzin, mulher principal dos astecas de Tenochtitlán, filha de Tlacaélel, conta em um dos seus poemas épicos sobre a batalha entre os Mexicas e o exercito de Axayácatl a intervenção que ela teve na batalha com um grupo de mulheres Otomies.

advento de Catarina da Rússia em nada melhorou a sorte das camponesas russas; e não é menos frequente que ela viva na abjeção” (BEAUVOIR 1980, p. 127).

O próprio feminismo negro latino-americano denuncia que a opressão não necessariamente acontece a partir dos homens. Os feminismos negros, indígenas, lésbicos e outras formas de feminismos mostram de forma evidente como a opressão acontece dentro das próprias mulheres, tornando o patriarcado e a opressão da própria mulher em preconceitos milenares que não conseguiremos desconstruir tão facilmente e de uma geração para outra.

Por outro lado, ainda existe uma forma de fazer e pensar a ciência e o conhecimento de forma masculina e eurocêntrica na América Latina. Se o urbanismo na década de 50, no Brasil, se instaura como ciência que ajuda a compreender o funcionamento das cidades, ao mesmo tempo, o químico e doutor em educação brasileiro Attico Chassot, afirma em 2004, no seu artigo *A Ciência é masculina? É, sim senhora!*, exatamente o que o título do seu artigo coloca. Para Chassot, a masculinidade da ciência se inicia desde a revisão histórica em grandes nomes da ciência, artes, filosofia e religião com uma predominância quase que inteiramente masculina. Nas primeiras décadas do século XX, a ciência era considerada imprópria para a mulher e, na segunda metade do século, se dizia quais eram as profissões de homens e quais das mulheres. Chassot questiona: “Por que, na aurora do terceiro milênio, há mais alunas em cursos de Pedagogia? Ou mais alunos em cursos de Geologia? Não continuamos ainda demarcando quais são os espaços públicos ou quais as profissões dos homens e quais das mulheres?” (CHASSOT 2004, p. 2). Esta divisão profissional ainda percorre o âmbito racial e de classe pois milhares de mulheres indígenas e pobres no México pertencem ao mercado laboral das montadoras de roupa ou *zonas francas*, assim como imigrantes asiáticos e asiáticas nos Estados Unidos ocupam os lugares de emprego de manicures e massagens. Este grupos, por outro lado, seriam os excluídos das ciências e do conhecimento legitimado de nossas sociedades.

Uma crítica reconhecida à estrutura da academia e das ciências na atualidade é que a própria academia dialoga apenas com o ritmo biológico masculino. Autores como Chassot e a pesquisadora da Universidade Federal de Pernambuco Vivian Matias explicam a diferença biológica entre homens e mulheres, e como a paternidade e a

maternidade representam papéis diferentes que influem na vida acadêmica e profissional de homens e de mulheres. Para Chassot (2004) não seria ilógico afirmar que o fato das mulheres serem as principais responsáveis pela criação dos filhos tire tempo valioso das suas pesquisas enquanto a própria ciência progride e este afastamento que provoca a maternidade custe o investimento de até o dobro do tempo para se reatualizarem (CHASSOT, 2004). Para Matias (2010) a lógica do mundo acadêmico exige um nível de produtividade científica que não se enquadra com o padrão de vida e biológico das mulheres (MATIAS, 2010). Se estes são os debates de mulheres na ciência na atualidade, provavelmente as primeiras mulheres urbanistas de meados do século passado enfrentaram todos estes desafios de forma mais aguda na hora de exercer uma profissão socialmente considerada como masculina.

### **Espaço, gênero e violência**

A violência como conceito tem sido abordada a partir de múltiplas teorias. Segundo a teoria da evolução biológica, a violência representa uma forma de agressão do ser humano como resposta instintiva aos conflitos que surgem na luta pela sobrevivência. Por outro lado, este conceito sempre esteve ligado ao exercício de poder e autoridade. Para Hannah Arendt (2002), o conceito de violência representa um meio ou instrumento de coação que constitui um recurso ao serviço exclusivo de uma dada autoridade, no exercício de uma dada forma de poder (ARENDRT, 2002).

De acordo com Paulo Pinheiro e Guilherme Almeida (2003), a violência se caracteriza por: “ação, produção de danos/destruição e intencionalidade”. Violência provém do latim *violéntia*, que significa veemência e impetuosidade e deriva da raiz latina *vis*, força. Pode ser expressa através de sua natureza físico-psicológica e sexual, envolvendo a privação ou a negligência (LUCENA, 2014).

No Brasil, e provavelmente em toda a América Latina, a violência tem cor, sexo e classe social. Os mapas da violência no Brasil de 2014 e 2012 mostraram que os homicídios no país são, atualmente, a principal causa de morte de jovens entre os 15 a 29 anos, e atingem especialmente jovens, negros do sexo masculino, moradores das periferias e áreas metropolitanas dos centros urbanos. Mais da metade dos 56,337 mortos por homicídios, em 2012, eram jovens dos quais 77,0% negros e 93,30% do sexo masculino

(WAISELFISZ, 2014). Dentro dos motivos das mortes de jovens no Brasil, estão aquelas representadas por homicídios; acidentes de transporte, principalmente por acidentes de moto e suicídios (WAISELFISZ, 2014).

Por outro lado, nos 30 anos decorridos entre 1980 e 2010, foram assassinadas no Brasil 92 mil mulheres; 43,7 mil só na última década. O número de mortes nesse período passou de 1.353 para 4.465, que representam um aumento de 230%, mais que triplicando o quantitativo de mulheres vítimas de assassinato no país (WAISELFISZ, 2012). Entre os 0-4 anos, foram as mães que concentraram o maior número de violência perpetrada contra as filhas; entre os 10-14 anos, foram o pai e a mãe os grandes violentadores, e entre os 20-39 anos, a violência contra a mulher se concentrou maioritariamente majoritariamente por parte de cônjuges e/ou ex-cônjuges (Tabela 1).

**Tabela 1. Número e taxas (em 100 mil mulheres) de homicídios femininos no Brasil 1980-2010.**

Ano	Nº	Taxas
1980	1.353	2,3
1981	1.487	2,4
1982	1.497	2,4
1983	1.700	2,7
1984	1.736	2,7
1985	1.766	2,7
1986	1.799	2,7
1987	1.935	2,8
1988	2.025	2,9
1989	2.344	3,3
1990	2.585	3,5
1991	2.727	3,7
1992	2.399	3,2
1993	2.622	3,4
1994	2.838	3,6
1995	3.325	4,2
1996	3.682	4,6
1997	3.587	4,4

Ano	Nº	Taxas
1998	3.503	4,3
1999	3.536	4,3
2000	3.743	4,3
2001	3.851	4,4
2002	3.867	4,4
2003	3.937	4,4
2004	3.830	4,2
2005	3.884	4,2
2006	4.022	4,2
2007	3.772	3,9
2008	4.023	4,2
2009	4.260	4,4
2010	4.465	4,6
<b>1980/2010</b>	<b>92.100</b>	
<b>2000/2010</b>	<b>43.654</b>	
<b>Δ% 1980/2010</b>	<b>230,0</b>	

Fonte: SIM/SVS/MS

Fonte: Waiselfisz (2012).

A cadeia de violência que se experimenta em nível social é complexa e não linear. Homens e mulheres de classes, raças/etnias e escolhas sexuais/afetivas distintas podem acionar mecanismos de violência contra o ser humano que esteja dentro da categoria de subalterno na sua realidade particular. A América Latina é um território de colonizações e processos civilizatórios históricos que têm marcado nosso passado e nosso presente

com formas violentas com aquilo que consideramos como inferior. Repetir as estruturas que uma vez nos violentaram, que marcaram nossos corpos e nossas vidas como seres humanos com “o subalterno”, parece um ato arraigado no nosso inconsciente coletivo. O subalterno se torna aquela pessoa em situação de inferioridade em um momento histórico determinado e em uma espacialidade particular para perpetuar um ato de agressão. Se a transversalidade entre raça/etnia, classe e gênero são elementos estruturantes de violência, nós acreditamos que o espaço urbano e a localização da pessoa, ou sua moradia, no território pode exercer outras formas particulares de violência.

### **Retratos da violência contra a mulher no Brasil e na América Latina**

Os discursos históricos de cada época têm expressado, em maior ou menor medida, a ideia da inferioridade da mulher diante do homem. A violência contra a mulher se traduz em diversas formas que expressam desde a violência física até a invisibilidade da mulher como sujeito que decide dentro da sua própria história, e dentro das estruturas sociais, políticas e econômicas da sociedade a qual pertence.

Seguindo a argumentação de Lucena, no livro *Saúde, gênero e violência*, se faz necessário enfatizar que “as mulheres- cerca da metade da população mundial- têm arcado, em sua maioria, com a realidade de ser oprimidas até pelo homem mais explorado, onde seria fundamental reconhecer que estas formas de violência, devido a sua construção histórica, são passíveis de superação” (LUCENA, 2014, pag. 18)

Outras vertentes que tentam problematizar a violência a partir da perspectiva masculina colocam a violência experimentada por homens de classes oprimidas como um motor para eles oprimirem a figura subalterna da sua realidade imediata. Pedro Paulo Martins (2000) explica que existem posturas pronunciadamente conservadoras nos homens dos segmentos populares e também coloca como exemplo o hábito de manipular os genitais em público como forma de demonstração de masculinidade e poder. Aparentemente, poderia existir uma relação entre a violência de classe, experimentada pelos homens da classe trabalhadora, que geram uma necessidade de autoafirmação e expressão de virilidade para com as mulheres da sua mesma classe e as outras figuras subalternas ao seu redor.

É usual encontrar estes homens em frente a um botequim com um copo na mão enquanto com a outra seguram os genitais. Parece que quanto menor o poder e controle em outras esferas de vida, maior a ênfase em destacar os genitais como centro de poder (RAMÍREZ, 1997, p. 106).

Lucena afirma que, no caso brasileiro, a pobreza, em sua maioria, é de cor negra e é feminina. Além disso, esta pobreza tem mais de 500 anos. Ela explica a situação da mulher no Brasil, na atualidade, a partir do perfil realizado pelo IBGE:

São 44% da mão de obra presente no mercado de trabalho em 2010, sendo que quase 60% têm 11 anos ou mais de escolaridade. Mesmo assim, não têm amplo acesso a cargos de poder – majoritariamente masculinos – e ganham cerca de 70% dos salários dos homens pela mesma função ocupada, em média (LUCENA, 2014, p.20).

No Peru, no *Programa Nacional de Salud Reproductiva y Planificación Familiar* (1996-2000) do governo de Alberto Fujimori, se reflete a violência representada na negação dos direitos sexuais e reprodutivos das mulheres pobres e indígenas do país. Como resultados desta iniciativa, se desencadearam esterilizações forçadas dirigidas a mulheres que viviam na pobreza. A vítima de morte mais conhecida por este programa controverso foi a indígena Maria Mamérita Mestanza Chávez, morta por causa de um processo de esterilização negligente feito pelo programa de planificação familiar. Mestanza recebeu múltiplas visitas, na sua casa, por parte de agentes do Ministério da Saúde, convidando-a para o processo de esterilização e ameaçando denunciá-la, junto com seu companheiro, com base em uma lei peruana que condenava os casais com mais de cinco filhos a uma multa e à internação na cadeia (Figura 14).

**Figura 14. Mulheres vítimas de esterilizações forçadas no Peru. Foto: AP**



Fonte: Pagina de Amnistia Internacional Peru

O caso de Maria Mamérita, segundo uma pesquisa sobre o assunto realizada pelo CLADEM (Comité de América Latina y el Caribe para la Defensa de los Derechos Humanos de la Mujer), era um dos 243 casos registrados. A probabilidade de que muitas outras mortes, não denunciadas, decorrentes deste programa reprodutivo peruano, estejam ainda na invisibilidade é alta.

As mulheres a quem foi dirigido o programa nacional de saúde reprodutiva pertenciam aos setores mais pobres do país: camponesas, indígenas da Amazônia e habitantes das zonas marginais das grandes cidades. Como explica o informe da Defensoría do Povo do Peru, as mulheres tinham este perfil: mulheres analfabetas ou com instrução primária, agricultoras, camponesas e donas de casa. Os métodos de “captação” das usuárias compreendiam a entrega de pacotes de alimentos, as visitas reiteradas aos domicílios das mulheres, as ameaças sutis ou explícitas, e a perseguição e detenção, no caso das mulheres indígenas da Amazônia (REYES, 2004, pag. 24, tradução nossa).

Nosso passado colonial condena, de formas ainda mais brutais e discriminatórias, as nossas mulheres indígenas e negras. A violência sexual, psicológica, reprodutiva, entre outras, ganha outras proporções em comparação às violências experimentadas por mulheres de outras classes sociais e origens étnicorraciais.

### **A violência no espaço urbano: distintas expressões**

A violência urbana não só compreende os crimes e o exercício de poder de um indivíduo sobre outro representado em uma ação física. A violência urbana a partir da visão espacial pode ser representada na privação a um cidadão, ou grupo de cidadãos, para obter o direito à cidade, expresso por Lefebvre (2001), que consistiria no direito à vida urbana desenvolvida em espaços dignos e dentro de uma estrutura social democrática (Figura 15).

A violência urbana exercida para as grandes massas de populações que vivem na pobreza se traduz, espacialmente, em grandes cinturões de miséria, alguns sem abastecimento de água, como a comunidade Irmã Dorothy, no Recife. Todas as vias desta comunidade poderiam se traduzir em becos de terra, com esgoto a céu aberto e sem nenhum tipo de abastecimento de água. Alguns moradores colocam conexões “ilegais” de água, enquanto outro morador, com conexão “ilegal”, aluga sua mangueira, por 12 reais a hora, para outras famílias terem menos do mínimo de abastecimento de água para sobreviver.

Figure 15. Comunidade do Coque em Recife.



Fonte: Amanda Martínez Elvir

Outra forma de violência no espaço urbano pode ser representada no caso da Favela Nossa Senhora do Pilar, tão próxima e tão oculta ao Marco Zero, também no Recife. Enquanto turistas e recifenses caminham pelas ruas do antigo bairro desta cidade para fazer compras, descansar ou contemplar a orla do mar, na Favela do Pilar os moradores contemplam canais de esgoto dentro e fora das suas residências. Em varias comunidades da cidade do Recife encontramos relatos sobre o impossível que se torna comer dentro ou fora de casa por causa do cheiro e da presença de esgoto e fezes, tanto nas vias das comunidades

como dentro das moradias. Estes relatos se resgataram a partir do trabalho que desempenhamos no projeto: Mapeamento das Áreas Críticas de Recife em 2013-2014.

Nos projetos urbanos no Brasil, tendo a cidade de São Paulo como exemplo, se tem priorizado os modelos de preservação da natureza, se impondo esta visão sobre a construção de políticas públicas e ambientais focadas nas áreas de pobreza, especificamente no tocante à moradia. Maria de Lourdes Zuquim, no seu artigo *Urbanização de assentamentos precários: quem ganha e quem perde?* destaca que a interpretação das questões ambientais na legislação torna-se hegemônica em prejuízo das questões urbanas. Dentro dos projetos a serem implementados na cidade de São Paulo no ano 2015 está o Parque Lineal Várzeas do Tietê – recuperação das várzeas do Rio Tietê com implantação de obras de drenagem. Em consequência da construção deste projeto se prevê a remoção de dez mil famílias. Para este parque, a produção de Habitação de Interesse Social não chega perto do número necessário para atender as remoções previstas (ZUQUIM, 2012). A humanidade e exercício de cidadania destas populações parecem não ser prioridades dentro do planejamento urbano. Como coloca Zuquim:

Neste caso vê-se que as questões ambientais prevaleceram sobre as de moradia, ao valorizar a recuperação das águas e a proteção contra enchentes – de extrema importância para a cidade – sem prever e prover moradia definitiva, mas um número espantoso de remoções (ZUQUIM, 2012, pag. 13).

Mike Davis, em seu livro *Planeta Favela*, observa que os “favelados”, embora sejam 6% da população urbana dos países desenvolvidos, constituem 78.2% dos habitantes urbanos dos países menos desenvolvidos. Isso corresponde a pelo menos um terço da população urbana global violentada e desenvolvendo sua vida em áreas com excesso de população, habitações informais, acesso inadequado à água potável e condições sanitárias e de insegurança da posse de moradia (DAVIS, 2006). Para Flávio Villaça, o espaço atua como um mecanismo de exclusão. A segregação se torna num processo necessário para a dominação social, econômica e política através do espaço (VILLAÇA, 2001).

Se, nas ciências sociais, se reconhece a transversalidade da raça/etnia, gênero e classe social como fatores que estruturam violências determinadas, nosso trabalho pretende colocar o espaço urbano como outro elemento, que estrutura violência, para ser problematizado e incluído dentro destes fatores. A violência, para ser perpetuada, traz consigo uma espacialidade determinada que favorece ou dificulta o exercício deste ato. Milton Santos revela o grande papel da localização e acessibilidade do território como um grande elemento que torna as pessoas mais ou menos cidadãos, com mais ou menos direitos (SANTOS, 1987).

A violência exercida no espaço urbano tem várias facetas, mas este trabalho está focado na violência a partir da mobilidade urbana, especificamente aquela que se traduz no controle do tempo a partir das estruturas de transporte. Neste caso, a violência está expressa a partir da menor mobilidade territorial, da pouca proximidade do local de emprego, ao comércio, aos serviços e ao lazer.

### **3 Mobilidade Urbana e Gênero: Uma análise das suas articulações com os papéis sociais**

#### **3.1 Mobilidade: Abordagens teóricas**

A mobilidade tem sido estudada por várias disciplinas, tais como a geografia, o urbanismo e sociologia. A questão da mobilidade derivou em um campo de investigação das ciências sociais voltado para explorar os movimentos das pessoas, as ideias e as coisas, assim como as implicações desses movimentos. Para Mimi Sheller (2011), as investigações sobre mobilidade se entrelaçam com alguns aspectos de estudos sobre globalização, comunicação, migração e fronteiras, geografia do transporte e antropologia da circulação. Porém, estas abordagens se diferenciam na sua aplicação, enfoque e metodologia. (SHELLER, 2011).

Peter Adey (2010) sugere que a mobilidade é um processo que permite que o mundo funcione da forma como funciona. Tudo depende da mobilidade, seja esta curta ou distante, imperfeita, desde o turismo até a migração, desde o transporte até os sistemas de comunicação, em muitas escalas e hierarquias (ADEY, 2010). São muitas as coisas que estão em movimento no mundo: as redes de comunicação, as pessoas e as ideias. Englobando não apenas a mobilidade dos humanos, mas também mobilidade dos objetos, da informação, das imagens e do capital, as pesquisas atuais sobre mobilidade incluem o estudo das infraestruturas, veículos e os sistemas de *software* que permitem a mobilidade física e das comunicações (SHELLER, 2011).

Na sociologia o termo “mobilidade” está associado à ideia de “mobilidade social”, se referindo ao movimento categórico de um indivíduo dentro da escala socioeconômica de classes. Os estudos transdisciplinares de mobilidade englobam a mobilidade espacial dos humanos, não humanos e os objetos (SHELLER, 2011). Por outro lado, as pesquisas de mobilidade na atualidade não se focam apenas nas viagens corporais das pessoas e do movimento físico, mas também incluem deslocamentos imaginários, virtuais e de comunicação (URRY, 2007) tendo como consequência que as pessoas vivam vidas “mais móveis” (ELLIOT e URRAY, 2010). Não obstante, esta condição depende da cultura e do lugar no mundo onde este conceito for levado, pois a relação de uma vida mais móvel esta diretamente ligada à tecnologia. Particularmente no caso dos países situados na periferia do capitalismo, o acesso à tecnologia para gerar esta

mobilidade é um privilégio de poucos seja nos referindo a objetos, humanos ou não humanos.

No que diz respeito à mobilidade das pessoas, Anthony Giddens a define como a capacidade de diminuir limitações espaço-temporais, e de mobilização em um espaço amplo em tempos curtos. Esta condição é considerada como uma das maiores vantagens da modernidade que oferece um alto grau de liberdade aos indivíduos e às empresas (GIDDENS, 1993).

No que se refere ao espaço urbano e pensando no “metabolismo urbano” de Georg Simmel e a “análise do ritmo” de Henry Lefebvre, os teóricos urbanos argumentam que na atualidade não apenas os corpos e os objetos dão forma as cidades através de seus ritmos de movimento (EDERSON, 2011, apud SHELLER, 2011), mas também formam parte deste processo os sistemas móveis de comunicação que transformam as “temporalidades urbanas” (GRAHAM e MARVIN 2001, p. 30-33), os “lugares em rede” (VARNELIS e FRIEDBERG, 2006), e os “locais em rede” (DE SOUZA e SILVA, e GORDON, 2011).

Finalmente, as pesquisas sobre mobilidade na atualidade, em um sentido amplo, não apenas estão ligadas ao movimento físico, mas também aos movimentos potenciais, ou movimentos bloqueados, a imobilização e as formas de fazer e construir um lugar (BÜSHER e URRY, 2009). Questões tais como os direitos de mobilidade, ética e justiça tem se tornado elementos cruciais a esta área de conhecimento (BERGMANN e SAGER, 2008; CRESSWELL 2006; UTENG e CRESSWELL, 2008; SHELLER, 2011). Desta forma se requer uma especial atenção às mobilidades dos subalternos ou às imobilidades (AHMED et al., 2003; SHELLER, 2011) que no caso desta pesquisa se foca na segregação na mobilidade humana produzida no espaço urbano de mulheres que vivem em situações de pobreza em uma cidade dentro de um país do terceiro mundo, na América Latina na atualidade.

### **3.2 A Mobilidade na cidade do Recife**

À semelhança de cidades como Porto Alegre ou Manaus, Recife estabeleceu uma relação simbólica com os rios, característica geográfica predominante do espaço desta cidade. A relação mais forte de Recife é com o rio Capibaribe onde sua navegação

desenvolveu fluxos econômicos, sociais e culturais. “Este rio, até princípios deste século foi uma importante via de transporte, local de lazer e até de tratamento de doenças. Também representou uma fonte de abastecimento de água que inicialmente vinha de Olinda e do rio Beberibe, e depois do Capibaribe” (SILVA e SOUTO MAIOR 1992, p. 213). Para Chacon “existe uma história social entre o Capibaribe e o Recife, encarando-os como uma unidade geográfica, histórica, econômica, sociológica, poética e sentimental” (CHACON 1959, p. 9).

**Figura 16: Ponte da Boa Vista. Cromolitografia (BAUCH Emil, 1852).**



**Fonte: Coleção IAHGP**

Segundo Menezes (2016) este rio foi navegado desde o século XVI estimulando a ocupação com engenhos das terras ao longo de suas margens e propiciando um parcelamento urbano nas suas proximidades. Desta forma a canoa passa a ser o meio de transporte principal durante esta época, transportando açúcar como mercadoria dominante e servindo para o transporte de pessoas. Durante esta época alguns trechos das margens do rio já privilegiavam o uso exclusivo de proprietários pertencentes às classes dominantes recifenses (Figura 16).

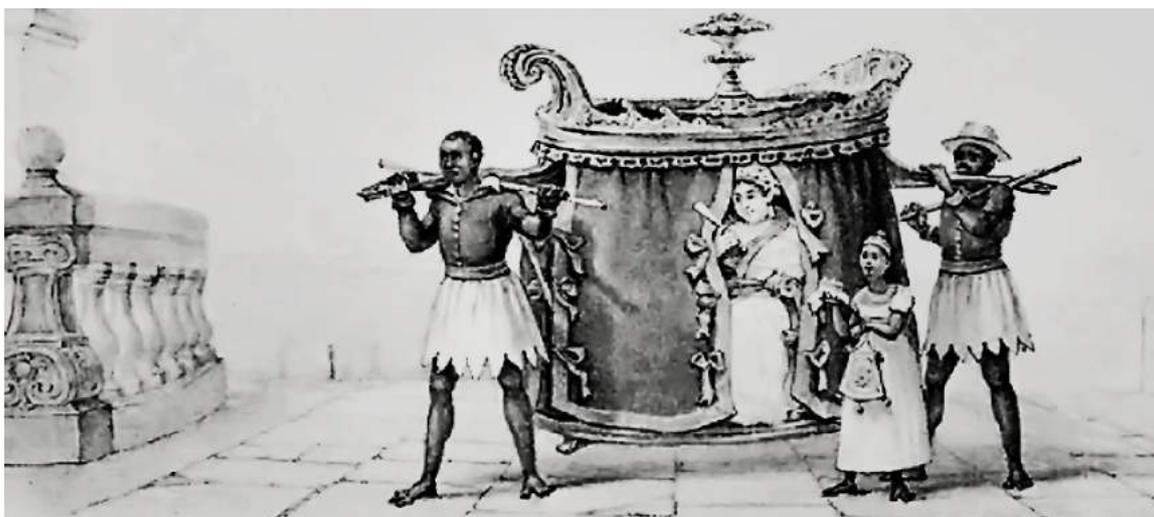
Os caminhos principais que foram traçados na cidade como as mais importantes rotas de transporte eram aqueles que ligavam engenhos entre si (MENEZES, 2016). Desta forma podemos observar como os fluxos de capital na Cidade de Recife, e provavelmente em outras cidades brasileiras e latino-americanas, tinha como base principal os fluxos de mercadoria que colocam como a base prioritária da mobilidade e do traçado de

caminhos o crescimento econômico das metrópoles, criando cidades com uma mobilidade em função do transporte de bens direcionados ao exterior. Assim como nos lembra Flávio Villaça, as direções da expansão urbana mostram “uma tendência das cidades a crescerem em direção às cidades e regiões mais importantes, ou seja, com as quais mantêm maiores fluxos de tráfego” (VILLAÇA 2001, p. 102). Nós acreditamos que este fluxo de tráfego prioritário é aquele de mercadorias gerando cidades que priorizam o fluxo de capital dentro de um sistema mundial desta ordem.

Numa visão geral da área do município do Recife, considerando aquele século XIX, podemos constatar duas, pelo menos, formas de ampliação da área central, a antiga península, conforme antes dissemos: uma primeira, ocorrendo desde a antiga aldeia e na direção da Ilha de Antônio Vaz e daí para a Boa Vista, o Continente, onde o desenho das ruas e a existência de pontes exerceram papel fundamental; e outra, onde certos lugares habitados ao redor dos engenhos importantes foram se interligando, qual uma teia de aranha, aproximando-se daquele centro por meio dos velhos caminhos que interligavam os antigos núcleos de produção do açúcar” (MENEZES 2016, p. 160).

Se a priorização nos sistemas e nas vias de transporte pelo deslocamento de mercadorias já traz consigo uma tendência segregacionista que prioriza o aumento da riqueza e de capital dos senhores de engenho na Colônia, e das grandes corporações na atualidade com vias exclusivas para o transporte de seus produtos, nós observamos um outro grau de segregação, em mobilidade, que se apresenta com força durante a Colônia. A cadeirinha de arruar teve largo emprego por vários séculos tanto em Recife quanto em outras cidades brasileiras. Neste meio de transporte as populações negras e indígenas, desde a sua construção de não-humanos se apresentavam não como usuários de algum sistema de transporte, mas como o meio de transporte propriamente dito, pois estas caixinhas com uma cadeira no seu interior dependiam da força humana de escravos (Figura 17). Desta forma conseguimos visualizar, desde o passado histórico da região, as primeiras expressões de segregação e exclusão no período colonial. Observamos que o escravo utilizado como meio de transporte se torna posteriormente no trabalhador que estabelece suas moradias afastadas dos centros de trabalho e que gasta a maior parte do seu tempo diário se deslocando em transporte coletivo, na atualidade.

Figura 17. Dama transportada por escravos em cadeirinha.



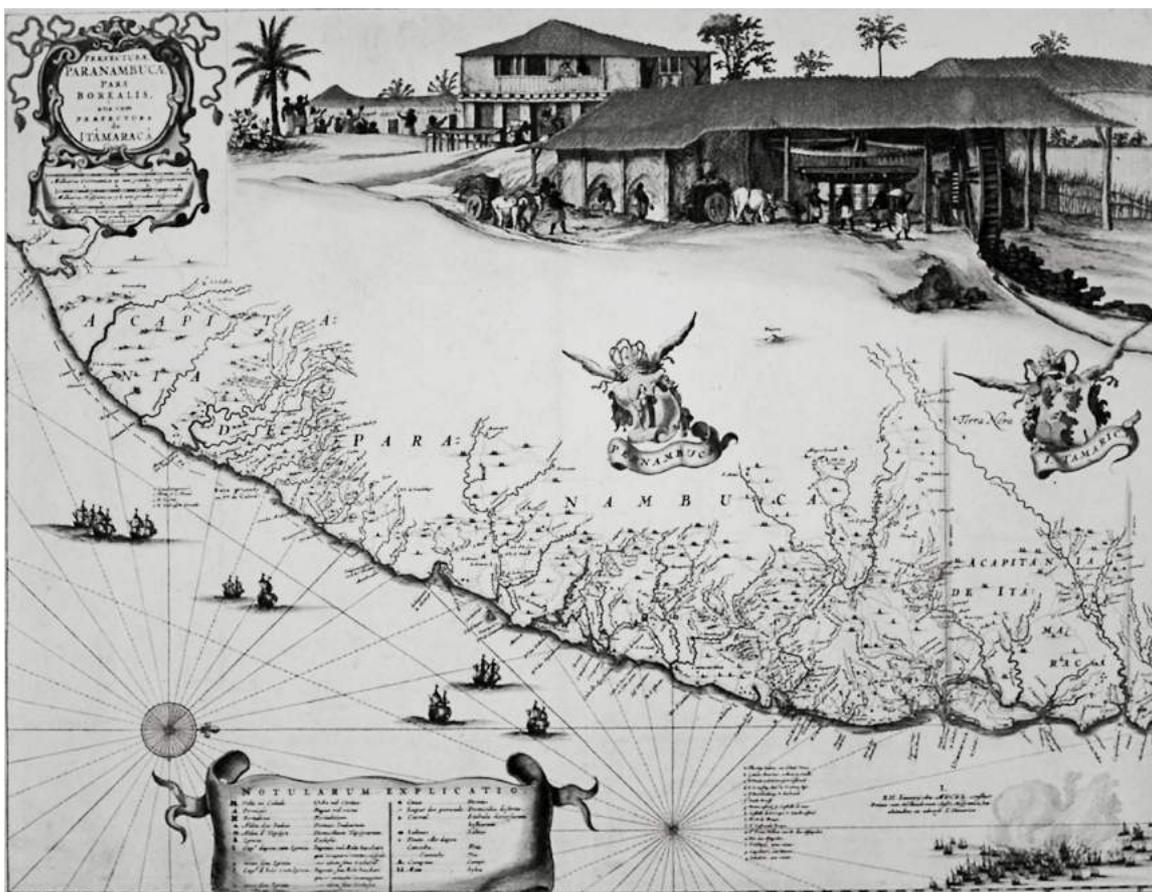
Fonte: Debret (1839)

No século XIX, aparecia em Recife o ônibus puxado por animais e com rodas de madeira, e paralelamente aparecia o bonde de burros sobre trilhos se tornando nos primeiros transportes coletivos. O percurso deste transporte utilizava o mesmo traçado que tinha como função conectar a rota do engenhos:

Do largo da Matriz de Santo Antônio se ia até Manguinhos, seguia-se o caminho do Mondego, Rua Visconde de Goiana, chegava-se até Casa Forte, depois ao lugar onde existiu o engenho de Apipucos. Um caminho já referido e que foi aberto, desde o tempo histórico de domínio dos holandeses, a partir do pé da ponte do palácio da Boa Vista. O ônibus com tal características usou nos seus deslocamentos os antigos caminhos (MENEZES 2016, p. 164).

Os bondes puxados por burros eram utilizados para deslocamento interno na cidade, ou seja, dentro dos seus limites, e o trem urbano era utilizado para os deslocamentos entre a cidade e os subúrbios. A máquina a vapor, que deu origem ao trem urbano, possibilitou a expansão da cidade do centro para a periferia. De acordo com a lógica de expansão já explicada por Villaça (2001), em Recife “se foram criando cidades ao longo das linhas do trem cujo parâmetro era a necessidade de água nas caldeiras das máquinas e outros índices relacionados com a localização das usinas de açúcar que necessitavam transportar suas produções para o porto do Recife” (MENEZES 2016, p. 173). Quando o trem urbano deixou de circular deu-se início ao uso do bonde.

**Figura 18: Mapa de Pernambuco (como ornamento ao mapa da conquista, nota-se acima, detalhes representando os engenhos)**



Fonte: Williem J. Blaeu (1635)

Os antigos engenhos de Recife eram “núcleos de população onde moravam cerca de 100 a 200 moradores cada um” (COSTA 1981, p. 144, apud VILLAÇA, 2001, p. 214, Figura 18). No decorrer do tempo, estes antigos arrabaldes se tornaram locais de residência permanente formando assim os principais bairros da alta renda da cidade:

Com a abertura regular das estradas, as povoações, procuradas apenas no fim do ano, passaram a constituir áreas de residência permanente. Disto decorreu o loteamento de grandes sítios que ainda existiam no Recife. Alguns desse sítios – tais quais os antigos engenhos, que deram origem a tantos bairros recifenses, como o da Torre, Madalena, Cordeiro, Monteiro, Apipucos, etc. – depois de loteados, tão grandes eram, originaram outros bairros (...) o da Tamarineira, o do Espinheiro, o de Santa Ana, o das Jaqueiras, o do Fundão, o dos Peixinhos e o da Capunga” (COSTA 1981, p. 148)

Na primeira metade do século XX chegam ao Recife os primeiros automóveis criando uma mudança do transporte coletivo ao transporte individual. Neste momento embora as ruas existentes e os antigos caminhos começassem a se tornar inviáveis, a lógica de

criar vias que possibilitassem o fluxo de capital e mercadorias manteve-se; prevalecendo, inclusive, até a atualidade.

A priorização pelo desenvolvimento e a conectividade das moradias das camadas de alta renda exerce, por sua vez, uma grande influência no traçado urbano de avenidas desta e de outras cidades no Brasil. Uma das obras mais polêmicas na cidade do Recife nos anos 20 foi a construção da Avenida Beira Mar (atual Avenida Boa Viagem). “A principal justificativa alegada era a necessidade de expansão da cidade que, segundo seus promotores, encontrava-se congestionada, necessitando de ampliação de sua área habitável em direção ao mar” (LEME 2005, p. 349).

A partir de 1930, nas metrópoles brasileiras e latino-americanas, o automóvel passa a ser uma forma de deslocamento primordial que rompe com o modo predominante de transporte coletivo e sobre trilhos. Igualmente cria um novo padrão de produção industrial em massa. A popularização da produção de automóveis iniciada por Henry Ford consegue ampliar e estimular o mercado de consumo desse bem, mas também induz uma nova forma de organizar o espaço urbano para atender às especificidades deste meio de transporte. Esta grande revolução tecnológica do automóvel transforma a velocidade e a cultura da mobilidade “fornecendo as bases técnicas e políticas do projeto de cidade” (ROLNIK e KLINTOWITZ, 1997, p. 160; NOBRE, 2010).

A partir da década de 1960 até a atualidade iniciam as crises de mobilidade, colocando o trânsito como uma das grandes questões que impactam a vida cotidiana das cidades. Acontece que os problemas de mobilidade urbana na atualidade tendem a enfatizar o trânsito como o ponto crítico. Embora concordemos que, de fato, a questão do trânsito assume grande importância dentro das discussões sobre mobilidade, o fato é que, ao se restringir a discussão em torno dessa temática, ocultam-se outras questões sérias que acontecem através da mobilidade urbana de pessoas.

Para Milton Santos hoje cada vez mais os objetos tomam o lugar das coisas. Para o autor, no princípio tudo eram coisas, mas agora tudo tem a tendência de ser objeto (SANTOS, 2014). As coisas seriam uma elaboração natural, enquanto os objetos são um produto da elaboração social ou o resultado do trabalho humano. Para Henri Van Lier, o objeto seria aquilo que o homem utiliza na sua vida cotidiana constituindo um símbolo e um signo (VAN LIER, 1971). Para Baudrillard o automóvel seria um dos mais

importantes signos dos nossos tempos que repercute sobre o conjunto da vida dos seres humanos, incluindo a redefinição da sociedade e do espaço (BAUDRILLARD, 1973).

Como nos lembra Santos:

As cidades não seriam hoje o que elas são se o automóvel não existisse. Os homens acabam considerando o automóvel como indispensável e esse dado psicológico torna-se um dado da realidade vivida. Ilusão ou certeza, o automóvel fortalece no seu possuidor a ideia de liberdade do movimento, dando-lhe o sentimento de ganhar tempo (...) Com o veículo individual, o homem se imagina mais plenamente realizado, assim respondendo às demandas de status e do narcisismo, característicos da era pós-moderna (SANTOS 2014, p. 66).

Se considerarmos que em Recife um terço da população utiliza o automóvel como meio de deslocamento e tem a sua disposição 80% das vias (CUNHA in VERAS, 2016) podemos observar que a crise de mobilidade se torna muito mais aguda para os usuários do transporte coletivo, que representa a população de menor renda. Por outro lado, na atualidade tem se confirmado que o problema de mobilidade se agravou de tal forma que cria uma imobilidade tanto para o transporte individual quanto para o coletivo. Segundo uma pesquisa sobre mobilidade da Confederação Nacional da Indústria (CNI) realizada no ano 2013, nas grandes cidades brasileiras incluindo Recife, os ônibus estão percorrendo em 2,93 minutos um quilômetro de distância a uma velocidade de 20,4 km/h. O carro realiza a mesma distância em 2,67 minutos a uma velocidade de 22,4 quilômetros. Para esta pesquisa se conclui que o automóvel leva 26 segundos de vantagens sobre o ônibus e consegue desenvolver 2 km/h a mais. Por outro lado, o deslocamento e trajetos de quem se transporta por meios coletivos não necessariamente chega ao seu destino final depois de descer do transporte pois muitas populações que vivem em áreas de pobreza ainda têm que percorrer longas distâncias a pé até as suas moradias. Já o usuário do automóvel, mesmo sendo afetado pela imobilidade das cidades, não experimenta as mesmas consequências e formas de segregação sócio-espacial que as camadas de baixa renda experimentam através do deslocamento em meios coletivos.

### **3.3 Segregação sócio-espacial por classe na mobilidade urbana**

A segregação sócio-espacial se manifesta de distintas formas nas metrópoles brasileiras e latino-americanas. Segundo Villaça (2001, p. 142) “a segregação é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez

mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros nas metrópoles”. Nas cidades brasileiras, na década de 1960, se pode observar a segregação a partir do padrão centro x periferia. O centro permanece como um lugar dotado de serviços urbanos, públicos e privados e era geralmente ocupado pelas camadas de alta renda. A periferia seria aquele espaço subequipado e localizado distante destes serviços e é geralmente ocupado pelos condenados da cidade. Desta forma o espaço atua como um mecanismo de exclusão. Nesse caso o preço da terra que valoriza ou não os lugares determina a forma em que as classes sociais são distribuídas. Por outro lado, Santos coloca que existe periferia dentro do próprio centro e vice-versa (SANTOS, 1979).

Segundo Lojkine (1981, p.167) existem três tipos de segregação urbana: 1) uma que se localiza em oposição ao centro, onde o preço da terra é maior; 2) uma separação que divide as moradias reservadas para as classes privilegiadas das moradias da pobreza; 3) a disseminação das funções urbanas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas: zona de escritórios, zonas industriais, zonas de moradia, etc. Neste estudo pretendemos estudar o segundo tipo de segregação em função de analisar a proximidade das moradias às áreas de serviço através da observação da mobilidade urbana como um motor de exclusão. A segregação, desde esta ótica se deriva de uma disputa pelas localizações privilegiadas e com maior acesso na cidade.

A segregação social por classe, na mobilidade urbana, se manifesta nas distintas condições de acessibilidade a determinados pontos no espaço urbano em detrimento da tecnologia dos transportes oferecidos, a infraestrutura de deslocamento de ditos transportes e a proximidade das moradias às áreas de serviço e lazer que determinam a quantidade de tempo gasto pelas pessoas se deslocando de um lugar a outro. Nesse sentido, os transportes têm sido os maiores modeladores do espaço urbano (VILLAÇA, 2001).

As camadas populares se desenvolvem na terra urbana informal, em territórios denominados de “invasões” e carecem de boa parte da infraestrutura necessária que garanta formas de vida em territórios seguros. Excluídas do desenvolvimento urbano, essas populações não conseguem usufruir de um sistema viário que foi concebido para o automóvel. Por esta razão, suas moradias têm como proximidade o subemprego. Conforme observa Villaça (2001, p. 225):

O longe para elas é produzido por vários processos: pelas dificuldades de acesso, inclusive econômico, a um sistema de transporte satisfatório (a eles é oferecido, por exemplo, o pior sistema de transportes de nossas metrópoles, que é o sistema ferroviário suburbano); pelas crescentes distâncias, em tempo e em quilômetros, a que são impelidas suas casas e, finalmente, pelo deslocamento dos centros de emprego e subemprego terciário para a direção oposta à de seus bairros residências (VILLAÇA 2001, p. 225).

Para refletir e entender os processos de segregação na cidade latino-americana se faz necessário descrever a importância que as classes dominantes têm conferido ao centro das cidades. Nas urbes latino-americanas podemos observar como as camadas de alta renda valorizaram sua proximidade ao centro em vários períodos da história até gerar um processo de afastamento físico deste território, mas ainda se comunicando com esta área a partir da concentração dos seus empregos. As elites escolheram os lugares que representavam maior valor social que brindava as melhores condições de segurança, salubridade e beleza atendendo a um requisito principal: a acessibilidade.

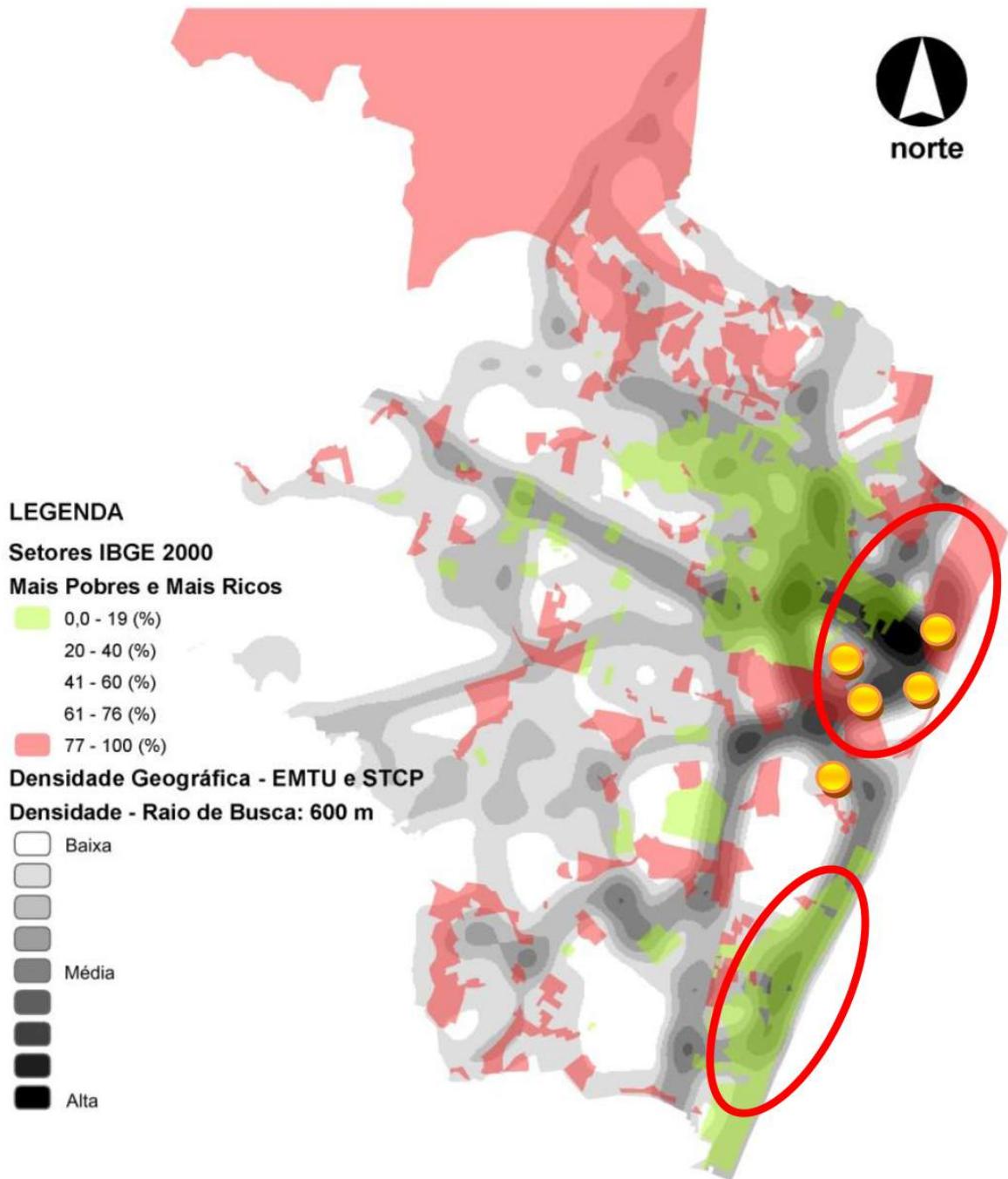
Até meados do século XX, os centros urbanos pertenciam às camadas de alta renda, pois apenas a burguesia representava um mercado de consumo para as lojas, hotéis, estabelecimentos de lazer, entre outros. As classes médias também participaram como consumidores e usuários destes estabelecimentos. No entanto, entre as décadas de 1950 e 1960 as elites iniciam um processo de abandono dos centros históricos e uma separação física das suas moradias deste território. O centro começa a ser abandonado como local de compras e serviços. Os empregos da classe dominante deixam de estar localizados no centro e novos empregos são criados em outras áreas da cidade. A localização de lojas e serviços passa então a se concentrar em sub-regiões voltadas para as classes mais abastadas. Estas sub-regiões passaram a ser conhecidas como os “novos centros” localizadas em áreas restritas a outras classes. É desta forma que se inicia o processo popularmente conhecido como a “decadência do centro” que corresponde ao abandono destas áreas pelas elites e sua consequente ocupação pelas camadas populares.

Neste contexto, é preciso chamar a atenção para o fato de que o processo de “abandono” e “deterioro” dos centros respondeu a uma força que estava constituída pela mobilidade urbana e seu aumento da taxa de motorização das classes médias e altas. A década de 1970 marca uma época que corresponde à difusão da propriedade do automóvel pelas classes dominantes. “Foram interesses de locomoção dessa classe que modelaram, a partir da década de 1970, uma parte dos territórios de nossas metrópoles, inclusive seus novos centros. A mobilidade territorial libertou pessoas da prisão, do peso do espaço”

(VILLAÇA 2011, p. 280). Na década de 1980, os principais centros estavam quase totalmente habitados por um setor das camadas de baixa renda.

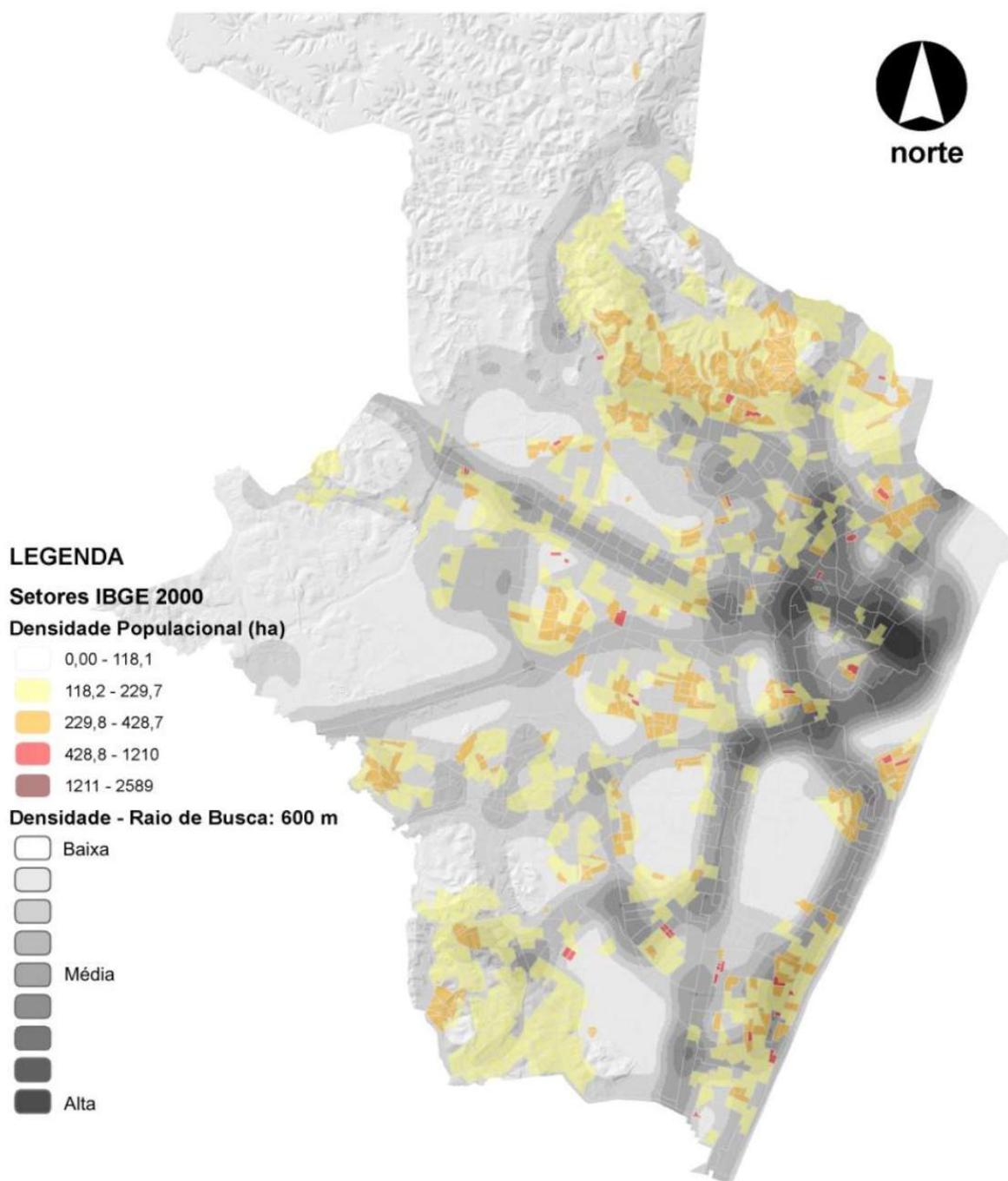
No caso de Recife, a cidade apresenta duas áreas de grande concentração das elites. Uma elite tradicional se localiza ao oeste da cidade, no eixo do Capibaribe, e outra elite mais recente se localiza na orla marítima de Boa Viagem e Jaboatão. Apesar desta tendência das elites se concentrarem na zona Sul, a concentração das camadas de alta renda no setor tradicional da cidade é muito grande (VILLAÇA, 2001). No diagnóstico urbano realizado para o plano de mobilidade do Recife em Fevereiro de 2011 (Instituto da Cidade Pelópidas Silveira e Prefeitura de Recife, 2011) a figura 19 reflete as áreas de pobreza da cidade que se concentram na zona Norte, principalmente nas áreas de morros. Outras áreas de pobreza estão espalhadas ao Sul e centro da cidade e algumas outras próximas aos bairros que concentram as elites e a classe média. O mapa da figura 19 coloca que os bairros centrais das classes mais abastadas tais como Boa Viagem, Derby, Espinheiro, Encruzilhada, Derby, Ilha do leite e Paissandu (representados nas elipses em vermelho) recebem uma demanda da populações mais pobre para se deslocar a estas áreas da cidade. Na figura 20 se pode observar uma relação entre a densidade populacional e as demandas de transporte público. Segundo este diagnóstico, as áreas de baixa densidade de linhas de transporte indicam maior probabilidade de se estar mais distante do transporte público. Em contra partida, podemos observar a sobreposição para uma predominância de baixa densidade de linhas de transporte onde incidem elevadas densidades populacionais. Se pode observar como exemplo o caso dos morros da zona Norte e da zona Sul, com significativa densidade populacional e com maior probabilidade de restrições ao deslocamento e de acesso ao Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP (Instituto da Cidade Pelópidas Silveira e Prefeitura de Recife, 2011).

Figura 19: Mapa de densidade de linha de Renda de Recife



Fonte: Instituto da Cidade Pelópidas Silveira (2011)

Figura 20: Mapa de densidade populacional de Recife.



Fonte: Instituto da Cidade Pelópidas Silveira (2011)

Os programas de recuperação dos centros históricos, que aconteceram no Brasil com maior força na década de 1990, deslocaram alguns setores populares para outras áreas da cidade, mas o modelo centro  $\times$  periferia se pode observar, em alguma medida, na cidade do Recife, colocando as classes mais abastadas próximas aos centros que concentram os locais de emprego, serviços e lazer. No Recife, as áreas de renda mais

elevada concentram uma maior linha de Serviço de Transporte Público de Passageiros – STPP. O diagnóstico também revela que a população mais pobre demanda seus deslocamentos para as áreas mais abastadas que concentram as oportunidades de acesso ao trabalho e à renda (Instituto da Cidade Pelópidas Silveira e Prefeitura de Recife, 2011).

Na dinâmica da maior parte das cidades brasileiras, o centro principal comporta dentro da sua espacialidade os empregos, locais de compras e serviços assim como um acesso predominante à maior parte da cidade. As camadas populares perderam sua proximidade ao centro disputando o acesso às áreas industriais que representavam, em alguns casos, o seu mercado laboral. Estes setores das camadas populares representam aqueles que conseguiram obter um emprego formal nas indústrias. Porém, também existem aqueles a quem Villaça chama de “os derrotados”, isto é, aquela parcela da população que é obrigada a sobreviver do subemprego que desenvolvem no setor terciário. Estas populações ocupam as áreas mais desvantajosas da cidade se localizando longe do emprego industrial e das áreas que concentram os empregos formais e informais.

### **3.4 O tempo**

A primeira construção filosófica do tempo (Cronos), originada no ocidente se realiza a partir do racionalismo cartesiano. O espaço como conceito também entra nessa lógica de raciocínio. O espaço contínuo, homogêneo e finito, caracterizado pela geometria analítica e própria do pensamento racional, é associado à ideia do tempo linear e contínuo (HIERNAUX, 1999). O tempo, desta forma se associa ao espaço criando uma representação do espaço-tempo que a influencia desde a modernidade até os dias de hoje.

A fragmentação do tempo e do espaço dá lugar ao que se conhece como “o contágio pela urgência” (JAURÉGUIBERRY 2003, p. 156). Para Daniel Hiernaux a necessidade que o mundo atual demanda para otimizar o tempo e o espaço, a partir de tecnologias que reduzam a espera, garante a co-presença virtual que permite uma interação imediata através de tecnologias tais como o telefone celular, a informática e tecnologias derivadas. Além disso:

A urgência também implica a escassa duração dos eventos, fragmentados com o tempo e o espaço. As atividades se tornam “fast”, seja na comida, nos

encontros sexuais, a forma em conseguir a informação (não se lê um livro se não que buscamos a “tela” (net) que permite encontrar de forma imediata o que requeremos. Estamos cedendo o passo à tirania do efêmero e carecemos de abordagens geográficas para sua análise (HIERNAUX 2006, p. 166, tradução nossa).

A tecnologia adquire assim um papel importante na forma de viver de acordo com um modelo espaço-temporal. Desta forma, cada vez mais nos aproximamos de uma sociedade com várias velocidades: quem tem acesso à última tecnologia se torna mais móvel e adquire uma sensação de poder estar em vários lugares (ao mesmo tempo) revelando uma aparente aniquilação do tempo ou uma autonomia frente ao tempo (AUBERT, 2003; HIERNAUX, 2006). Aos que não possuem acesso esta autonomia frente ao tempo e o espaço, resta a frustração social acompanhada de um desejo insatisfeito de aceder à modernidade que reflete um mundo distinto daquele que representa a vida dos excluídos da tecnologia. Isto se torna uma das articulações mais perversas dos imaginários da globalização (HIERNAUX 2006, p. 168, tradução nossa).

Na sua análise sobre *Fortress LA*, Mike Davis critica as teorias contemporâneas sobre mobilidade urbana uma vez que estas são escritas desde lugares seguros e confortáveis. Davis (2006) explica que o que ele reconhece como os “bons cidadãos” não estão nas ruas, mas sim dentro de espaços ou condomínios fechados, em áreas interiores e esferas de consumo privado. O poder de se fixar e proteger em um lugar determinado e excluir outros torna-se uma medida defensiva dos privilegiados que têm acesso as ferramentas de comunicação e trabalho desde suas próprias residências. Por outro lado, Doreen Massey observa, a partir de um estudo realizado com cientistas homens *hi-tech* de classe média da Universidade de Cambridge cuja vida profissional é altamente móvel e internacionalizada (se comunicando por e-mail, fax e telefone, viajando para conferências internacionais, etc.) que o alto grau de mobilidade desses indivíduos se explica por sua forte relação com uma moradia estável (MASSEY, 1991). As pessoas podem ser altamente móveis desde uma localização fixa, mas tendo ao alcance a tecnologia necessária para este tipo de mobilidade.

Para os autores Graham e Marvin, os problemas sobre mobilidade estão relacionados à conectividade. Para eles o problema principal não está necessariamente relacionado a quem permanece fixo e quem se movimenta, mas sim nas pessoas que tem o controle da mobilidade, a conectividade e da capacidade de se desconectar (GRAHAM e MARVIN, 2002).

No tocante à mobilidade urbana e à segregação no Brasil se faz necessário falar sobre a localização e acesso de oportunidades de trabalho através da perspectiva do tempo, seja o de deslocamento indo de um lugar para outro, seja o tempo social e de vida que se perde na função de ir e vir. É a partir do controle do tempo de deslocamento através do espaço que se realiza um processo de dominação social (VILLACA, 2001). Através do tempo gasto em mobilidade se aniquila o tempo de vida, o tempo de lazer, o tempo para pensar e o tempo de “ser” dentro do espaço.

Para Villaça (2001), as necessidades e condições de deslocamento, como também a tecnologia de transporte variam conforme as classes sociais. Nas palavras de David Harvey “os ricos podem comandar o espaço enquanto os pobres são prisioneiros dele” (HARVEY 1976, p. 171). As populações que são obrigadas a morar longe do emprego e das áreas de serviço e lazer são forçados a viver as condições mais penosas de deslocamento.

Se o Estado privilegia o transporte individual construindo vias expressas, está privilegiando as condições de deslocamento dos proprietários dos automóveis. De maneira geral, as camadas populares são mais prisioneiras do espaço do que as camadas de mais alta renda, pois a mobilidade dessas camadas é bem maior (VILLAÇA 2001, p. 181).

Sheller e Urry oferecem outra perspectiva para compreender que a maioria dos investimentos do governo nas grandes cidades dá prioridade à mobilidade feita no transporte privado. Eles sustentam que o automóvel é o principal produto de consumo individual, depois de comprar uma casa, que fornece status ao seu proprietário através de símbolos e valores que socialmente se atribui a quem utiliza esta forma de transporte. Entre os simbolismos sociais conferidos ao automóvel esta a velocidade, segurança, o desejo sexual, sucesso profissional, liberdade, família, masculinidade, desenvolvimento, entre outros (SHELLER e URRY, 2000). Se socialmente nos deparamos com esses simbolismos que damos ao transporte individual, oferecer explicações de sua priorização é uma tarefa complexa, não só porque representa um exercício de poder e sistemas hierárquicos de mobilidade urbana, mas também é uma representação material de sucesso.

O que seria, então, a função de tempo na vida urbana de hoje? Se compararmos as tecnologias de transporte individual, no caso da América Latina, com a tecnologia do transporte público de massa, podemos ver uma grande diferença no tempo de

deslocamento de ambos. Nossos meios de transporte poderiam nos brindar com autonomia na forma em como distribuimos nosso tempo para um aproveitamento individual que funcione com base em nosso benefício pessoal; no entanto, o tempo na vida urbana é um privilégio de poucos devido às tecnologias do transporte e à proximidade de todas as áreas de serviços.

É preciso notar que a distribuição desigual do benefício do tempo não existe apenas no campo das classes sociais, mas também no gênero. As mulheres ainda têm menos acesso para usufruir do tempo, em certa medida pela construção social de seus papéis sociais que até hoje as responsabilizam pela manutenção da casa, criação de filhos, e no passado recente, para o exercer profissões que contribuam para a economia familiar (ELVIR 2012 e 2013). O transporte segrega a classe trabalhadora para os bens tangíveis dentro do espaço urbano representado na negação do fácil acesso às áreas de emprego ou a ter outras formas de renda pois trabalhadores(as) gastam a maior parte do seu tempo se deslocando de um lugar a outro. Uma pesquisa da Confederação Nacional da Indústria realizada no ano 2013 registrou que quem se desloca no transporte privado (carro ou moto) perde 22% do seu tempo diário em deslocamentos. Em contraste, para quem utiliza o transporte coletivo, a pesquisa registrou que estas pessoas gastam 58% do seu tempo diário dentro desse sistema de transporte (OBSERVATÓRIO DO RECIFE, 2013). Por outro lado, dita segregação também se expressa na falta de conectividade destes meios de transporte com bens intangíveis tais como a cultura, cuja acesso e usufruto permite nos identificarmos como cidadãos. Poderíamos questionar a acessibilidade do transporte público aos lugares com maior presença de eventos culturais na cidade e principalmente poderíamos rever os horários dos eventos culturais em função dos horários do funcionamento do transporte público.

Os deslocamentos da classe trabalhadora são mais numerosos, mais prolongados e mais precários. Isto se traduz na negação do tempo para atividades recreativas ou tempo destinado para a família. Desta forma nos permitimos refletir sobre a qualidade de vida das pessoas que experimentam a negação do tempo para fortalecer suas relações sociais na cidade. Por outro lado, os deslocamentos feitos no transporte coletivo dos usuários que gastam 58% do seu tempo diário engloba geralmente os trajetos feitos pela rota casa/trabalho. Este trajeto é realizado, na sua maioria, por homens e mulheres da classe trabalhadora, porém, as mulheres têm percursos na cidade ainda mais complexos, em

situações mais penosas em razão do seu gênero. Estes trajetos não fazem parte das prioridades das pesquisas de origem e destino e ficam frequentemente sub registrados ou ausentes no processo de planejamento urbano.

### 3.5 Mobilidade e Gênero

As metáforas espaciais do capital (econômico, social, cultura e simbólico) que descreve Pierre Bourdieu refletem sobre como os corpos se movimentam através do espaço social com distintos volumes de capital em distintas redes que desenvolvem *habitus*<sup>9</sup>. As metáforas de Bourdieu nos permitem compreender quem pode se movimentar e quem não, e que ferramentas são necessárias para que os corpos móveis e fixos possam ganhar acesso a determinados espaços (BOURDIEU, apud SKEGGS 2004, p. 45). Por outro lado, John Urry e Beverly Skeggs argumentam que Bourdieu brinda uma condição universal para as mobilidades dos corpos (URRY 2000; SKEGGS 2004).

Para Skeggs os novos argumentos sobre a mobilidade das pessoas sugerem que uma “nova” teoria tem se tornado orientadora e regulatória pois esta descreve o que existe e esta disponível para um pequeno grupo de privilegiados e depois se sugere que os interesses deste grupo se aplicam a outros. No estudo de Morley sobre o “lar” o autor coloca que a mobilidade e o fixo se configuram de formas distintas dependendo dos espaços nacionais e períodos históricos. O autor identifica que o desejo de fixidez foi primeiramente uma conquista burguesa que estava restrita a poucos. O lar oferece uma forma de interiorização. Na Grã Bretanha até o século XIX este estilo de vida privada estava apenas disponível para a burguesia. Seu acesso por parte de outros setores da população somente ocorreu após 1945 (MORLEY, 2000).

Os primeiros estudos que esta pesquisa registrou sobre as perspectivas de gênero em mobilidade são aqueles presentes no livro *Anthropological Locations: Boundaries and Grounds of a Field Science* organizado por Akhil Gupta e James Ferguson. Estes autores descrevem as posturas de gênero a partir da análise do global e o local. O local é entendido como aquilo que é natural, autêntico e original, enquanto o global é visto como o externo que está artificialmente imposto, ou seja, que não é autêntico. O local se

---

<sup>9</sup> O conceito de **habitus** foi desenvolvido pelo sociólogo francês Pierre Bourdieu com o objetivo de pôr fim à antinomia indivíduo/sociedade dentro da sociologia estruturalista. Relaciona-se à capacidade de uma determinada estrutura social ser incorporada pelos agentes por meio de disposições para sentir, pensar e agir.

associa ao feminino e é visto a partir da ótica do natural espacializado no ambiente do lar e da comunidade. Já o global, segundo os autores, representa o masculino (GUPTA e FERGUSON, 1997). Para Enevold (2000), muitos dos trabalhos que requerem viajar têm sido reservados para os homens. Desta forma, às mulheres têm sido reservada a imobilidade localizada no espaço doméstico na sua geografia simbólica.

Emily Martin realiza uma primeira reflexão sobre o surgimento e a interpretação da mobilidade de homens e mulheres, colocando o homem como um sujeito móvel e a mulher como um sujeito estático e doméstico. Martin realiza um exercício de interpretação desta mobilidade a partir de livros de texto de ciências naturais. No processo reprodutivo, estes livros de ciência colocam o espermatozoide como um elemento móvel enquanto o óvulo é um elemento estático e relacionado, por sua condição estática, ao passivo. “Desta forma existe uma primeira relação do masculino com o feminino colocando a mobilidade e a fixação. O óvulo é passivo e carece de movimento” (MARTIN 1991, p. 489). Em contraste com a linguagem utilizada para descrever o espermatozoide, ele é descrito como rápido, móvel e ativo. Até pouco tempo, as ciências médicas têm indicado que o óvulo poderia ser um ator ativo dentro do processo de reprodução (MARTIN, 1991). Desta forma, Uteng e Crasswell colocam que a masculinidade está codificada como um elemento móvel e ativo, enquanto a feminilidade está codificada como estacionária e passiva (UTENG e CRASSWELL 2008). Nós acreditamos que estas leituras que estruturam o conhecimento base das sociedades ocidentais, e permanecem no inconsciente coletivo das pessoas, podem interferir na hora de produzir conhecimento em determinadas disciplinas, e no nosso caso, em teorias sobre a mobilidade das pessoas.

Os argumentos da domesticidade e do espaço da mulher centralizado no lar poderiam pertencer a uma leitura feita sobre as mulheres a partir da perspectiva histórico-cultural de mulheres brancas dos países desenvolvidos, pois, nos países do terceiro mundo, sujeitos à escravidão, homens e mulheres se deslocavam para realizar os trabalhos escravos. As próprias mulheres negras e indígenas ocupavam os espaços públicos e as ruas ao passo que a maioria das mulheres brancas da Colônia se resumiam a habitar o espaço doméstico. Esta perspectiva será desenvolvida posteriormente nesta nossa pesquisa.

Umas das preocupações particulares sobre os estudos de mobilidade e sobre as distintas formas como as pessoas se relacionam com o espaço é aquela da universalidade. Como coloca Roberto Da Matta, citando Durkheim e Mauss, existe um perigo em separar e, pior ainda, em universalizar a “razão teórica” ou moral de uma outra razão prática e contraditória da primeira (DA MATTA, 2000). Da Matta também coloca que na Europa ocidental o conceito de cidadania foi um instrumento necessário e poderoso para estabelecer o universal como um modo de compensar ou ocultar uma teia de privilégios e diferenciações hierárquicas que aconteciam no contexto local. Para o autor “o tratamento universalizante e impessoal é utilizado para não resolver e/ou dificultar a resolução de um problema” (DA MATTA 2000, p. 72). Desta forma, quando nos referimos à mobilidade se faz necessário fazer uma revisão crítica do local geográfico e histórico que tentamos analisar levando em conta complementariedades e singularidades das pessoas e grupos tais como a faixa etária, o gênero, raça/etnia, classe, relações afetivas, entre outras coisas que rompem e desconstroem aquele mundo universal que prioriza a cosmovisão e a relação com o mundo e com o espaço de uma minoria que concentra o poder.

A mobilidade das mulheres é distinta daquela dos homens. Estas diferenças entre a mobilidade de ambos os gêneros, sem entrar na complexidade da desconstrução dos sujeitos homem e mulher de acordo com a identidade com o próprio corpo e a afetividade das pessoas, está relacionada com os papéis sociais e as relações de poder que estabelecem estas diferenças de deslocamento nas cidades. Existem estudos que comprovam estas diferenças entre os gêneros relacionadas a seus papéis em relação a sua função social com a família e à sociedade que resulta em diferenças significativas entre os motivos dos seus deslocamentos, as distâncias, os meios de transportes utilizados e outros aspectos relacionados às condutas e posturas utilizadas na hora de se transportar de um lugar a outro. Estas condutas incluem os horários escolhidos para fazer se deslocar, os lugares e as distâncias (ERICKSEN, 1977; ANDREWS, 1978; HANSON and HANSON, 1981; HOWE and O’CONNOR, 1982; FAGNANI, 1983; FOX, 1983; PAS, 1984; UTENG and CREWSSWELL, 2008).

More women than men use public transport, yet this relationship is never explored beyond the domain of transport planning. It has never received attention as an artifact or arugmentation as an infraestrutura anywhere comparable to that of the car as an object of desire and roads (and other related infraestrutura) as a means of catering to freedom. The relationship between

men and cars is well known (in the UK there is even a free digital channel called 'Men and Motors!'). (UTENG and CRESSWELL 2008, p. 3)

Em 1999, o governo de Viena realizou uma pesquisa, com base em entrevistas, que coletou dados sobre a frequência e a razão do uso do transporte público ou privado dos seus habitantes. Esta pesquisa constatou que os homens utilizavam o carro ou transporte público duas vezes por dia. No caso das mulheres, estas representaram um padrão de deslocamento mais complexo e variado. O artigo de Clare Foram (2013), *How to design a city for women*, relata que as mulheres vienenses entrevistadas utilizam várias formas de deslocamento e infraestrutura de transporte como as calçadas, rotas de ônibus, linhas de metrô e o carro.

As mulheres tinham um padrão de mobilidade muito mais variado. Elas escreveram coisas como: “Eu levo meus filhos para o médico algumas manhãs, depois eu levo eles para a escola antes de ir para o trabalho. Depois de tudo isso, eu ajudo minha mãe para comprar coisas no supermercado e trago meus filhos de volta para casa no metrô” (FORAM 2013, p. 2, tradução nossa).

Esta aproximação sobre a diferença de mobilidade entre homens e mulheres abordada a partir deste estudo em uma cidade europeia, onde se sugeria que o homem tem como principal deslocamento o trajeto casa-trabalho, e a mulher o trajeto casa-trabalho-escola-médico-comércio nos levou à nossa primeira hipótese: supor que esses mesmos deslocamentos poderiam acontecer no caso das mulheres latino-americanas. No entanto, as primeiras entrevistas realizadas com as mulheres do Coque, incluídas no estudo de caso desta pesquisa revelaram uma realidade completamente distinta. As diferenças encontradas na mobilidade de mulheres que vivem na pobreza em uma comunidade específica numa cidade brasileira serão abordadas no próximo capítulo.

### **3.6 A relação da mulher com a rua: Uma perspectiva de raça/etnia e classe**

Para alguns autores que têm teorizado sobre a divisão espacial de acordo com o gênero, a rua tem sido um espaço designado para o homem ao passo que o espaço doméstico, o lar, a casa, tem sido considerado como um espaço mais próprio para a mulher. Este espaço, segundo o inconsciente coletivo e a história oficial, é o lugar por excelência onde as mulheres têm desenvolvido a maior parte das suas atividades. Segundo uma descrição de Saint-Hilare sobre o ambiente do lar no Brasil, entre 1816 e 1822:

O interior das casas, reservado às mulheres, é um santuário em que o estranho nunca penetra, e pessoas que me demonstravam a maior confiança, jamais permitiram que meu criado entrasse na cozinha para secar o papel necessário à

conservação de minhas plantas (...) Os jardins, sempre situados por trás das casas, são para as mulheres uma fraca compensação de seu cativo, e, como as cozinhas, são escrupulosamente interditados aos estrangeiros (HILARE 1975, p. 96 apud DAMATTA 2000, p. 48).

Na revista colombiana “Las Mujeres”, de 1978, no texto intitulado “O de dentro e o de fora”, é mencionado que:

O homem é da rua, diz o senso comum. A mulher é caseira, medrosa e fraca, responde novamente o senso comum no seu monólogo. A rua é dos homens e das mulheres perdidas. Essa divisão que coloca o homem “fora” e a mulher “dentro” é a designação do lugar social mais geral, em correspondência com essa primeira divisão sexual. A ela corresponde a designação de funções e características legitimadas de tal forma que pareceriam leis naturais (LAS MUJERES, ed. No. 4, tradução nossa).

O ditado “a casa é da mulher, a rua é do homem” poderia ser usado como ponto de partida para se pensar como a configuração do “fora”, da cidade, poderia estar projetada ao longo da história em referencia ao deslocamento masculino.

A rua, de acordo com a história oficial e com esta linha teórica que designa homens e mulheres em espaços distintos na lógica do “o de dentro” e “o de fora”, cria uma imagem simbólica deste espaço como um lugar caracterizado pelo perigo. A rua se torna no lar dos grupos sociais que não são dignos de estar no espaço simbólico de dentro. Quem desenvolve sua vida no espaço de dentro, no interior, se torna uma pessoa de status e digna de proteção. A rua se torna no espaço de quem decide alterar essa ordem social, um espaço de rebelião. Esta ordem exclui os homens e mulheres que fazem da rua seu habitat principal (Figura 21). De acordo com a descrição de Hermann Burmeister sobre as ruas do Rio de Janeiro, em 1850:

Em nenhuma parte achara coisa digna de ser vista e a população não me parecera nada atraente pelo seu aspecto. Encontra-se no Rio de Janeiro muito mais gente de cor, maltrapilha ou seminua do que gente branca em trajes convenientes. Nota-se, antes de tudo, a ausência de senhoras bem vestidas (Cf. BURMEISTER 1980, p. 63 in DAMATTA p. 53).

Figura 21: . Rio de Janeiro, Praça Quinze retratada por Jean-Baptiste Debret no século XIX.



Fonte: Jean-Baptiste Debret

Por outro lado, e retornando às teorias decoloniais, retomamos o argumento que coloca as populações negras, indígenas e não brancas como o outro, não humano e sem história. Acreditamos que esta leitura simbólica da casa e da rua pertence a uma visão de mundo das classes altas. Desta forma, as práticas concretas e o uso e apropriação da rua, na práxis, desafiam a história oficial e o relato escrito.

A partir de pesquisas e discursos que desconstróem e problematizam a história oficial do final do século passado até a atualidade encontramos uma nova proposta discursiva e historiográfica que foca o olhar sobre os espaços da casa e da rua a partir da perspectiva das populações negras e indígenas da América Latina. Estas pesquisas brindam uma leitura distinta sobre estes espaços.

No período pré-colombiano, no Império Inca, Silvia Rivera Cusicanqui coloca que a rua continha em si mesma uma ordem e uma hierarquia social de acordo com a idade e o sexo em uma estrutura que outorgava maior ou menor prestígio e reconhecimento às pessoas. Ou seja, as ruas estavam ocupadas por homens e mulheres em função da sua hierarquia social. A primeira rua era o lugar de maior hierarquia onde se localizavam as mulheres tecedoras entre 33 e 50 anos. A segunda rua estava ocupada por mulheres de mais de 50 anos e a terceira rua por mulheres nos seus 80 anos. A quarta rua era o lugar

das enfermeiras e a quinta rua era o lugar das mulheres solteiras de até 33 anos (CUSICANQUI, 2010).

No seu livro *Pretas de Honra: vida e trabalho de domésticas e vendedoras no Recife do século XIX*, Maciel Henrique Silva coloca a rua como um espaço de desafio que era utilizado tanto por homens quanto mulheres escravas que desobedeciam a ordem social colonial. Neste espaço de rua as mulheres escravas, negras e indígenas, desafiam o conceito de fragilidade e domesticidade que descreve as mulheres brancas deste período e provavelmente este conceito ainda permanece nas leituras simbólicas feitas para algumas mulheres das elites brancas latino-americanas na atualidade. Segundo Silva:

Homens e mulheres libertos e livres pobres, escravos e escravas percorriam as maiores cidades do Brasil oitocentista provocando, muitas vezes, temores entre a elite que projetava os espaços e o modo como as pessoas deviam interpretá-los. É nesse sentido que caminhar, ou estar presente em algum espaço, pode adquirir um sentido de resistência; de negação ou apropriação de valores dominantes (SILVA 2011, p. 60).

A reclusão feminina centrada no espaço interno, na casa, descrita por viajantes europeus não é uma condição que se cumpre para o caso das mulheres pobres escravizadas e não brancas. No contexto atual, Sueli Carneiro condena esta historicidade e há, inclusive, uma corrente do feminismo latino-americano que classifica essa abordagem como uma tendência eurocentrista. Para Carneiro:

Quando falamos do mito da fragilidade feminina, que justificou historicamente a proteção paternalista dos homens sobre as mulheres, de que mulheres estamos falando? Nós, mulheres negras, fazemos parte de um contingente de mulheres, provavelmente majoritário, que nunca reconheceram em si mesmas esse mito, porque nunca fomos tratadas como frágeis. Fazemos parte de um contingente de mulheres que trabalharam durante séculos como escravas nas lavouras ou nas ruas, como vendedoras, quituteiras, prostitutas... Mulheres que não entenderam nada quando as feministas disseram que as mulheres deveriam ganhar as ruas e trabalhar! Fazemos parte de um contingente de mulheres com identidade de objeto. Ontem, a serviço de frágeis sinhazinhas e de senhores de engenho tarados. Hoje, empregadas domésticas de mulheres liberadas e dondocas, ou de mulatas tipo exportação (CARNEIRO 2001, p. 1)

A presença das mulheres escravizadas ou mulheres livres e pobres no período colonial no espaço da rua representava uma condição de sobrevivência ou de rebelião. De sobrevivência pois muitas mulheres dependiam do trabalho na rua como vendedoras, tabueiras, lavadoras ou prostitutas para subsistir. Como rebelião, pois a rua era um espaço para escapar à escravidão. Depois de estabelecer um tecido complexo de relações sociais no espaço da rua e se apropriar do espaço de fora, muitas escravas

fugiam e se escondiam como uma negação de sua condição de escravas. Como descreve Tollenare o bairro de Recife em 1817:

(...) negras percorrem as ruas oferecendo à venda lenços e outras fazendas que trazem em cestos sobre a cabeça (...) Não se vê absolutamente mulheres brancas na rua (...) As vendedeiras mui sucitamente vestidas, algumas de cachimbo ao queixo, preparam grosseiros manjares para o povo (TOLLENARE 1978, p. 20-21 apud SILVA, p. 64).

Como anteriormente foi colocado, a rua também era o espaço da fuga e a oportunidade para uma vida livre. A rua, ao mesmo tempo que poderia representar um perigo para um setor de mulheres, representava uma possível liberdade para a mulher escrava. Para Silva que relata vários anúncios de fuga de escravas, os percursos por onde algumas mulheres foram vistas representam uma grande familiaridade com a cidade e o espaço urbano. A fuga não só representava o conhecimento e apropriação do espaço público mas também uma construção de relações sociais que facilitava o refugio portanto, estas mulheres apresentam um grande desenvolvimento social e urbano na sua relação com o espaço de fora. Resgatando a citação de uma das fugas que Silva coloca como emblemática e destaca no seu livro:

Fugiu, no dia 20 de novembro próximo passado, às 7 horas da manhã, uma preta de nome Filipa, crioula, de 32 anos; foi escrava do Sr. Brigadeiro Aleixo, possuindo o mesmo Sr. um filho que essa escrava tinha; é de boa estatura, cheia do corpo, cor afulada, com o semblante carrancudo; tem as costas marcadas (...) já foi escrava do finado Brederode e de Pinho Borges, por isso conhecida; consta que ela vai algumas noites pedir aos filhos do finado coronel agasalho, e supõe-se que ela anda pelo bairro do Recife, e que muitas vezes vai dormir em Fora-de-Portas, em casa de uma preta forra que diz ser sua madrinha, também consta que às vezes anda pedindo roupa para lavar de ganho, e vai lavar no Monteiro, e segundo consta, dizem que tem para as bandas do Cordeiro um irmão forro, onde dorme muitas vezes; foi comprada em dias do mês de outubro (...) ao Sr. José da Silva Monteiro, vendedor de escravos (...) o qual declarou no papel de venda a ter comprado ao Sr. José Antonio Bastos, morador na rua de Cadeia-Velha. Quem a pegar leve-a a rua da Aurora, sobrado n.52, que será generosamente recompensado (DP, 04/01/1849; 26/02/1849, apud SILVA 2011, p. 68-69).

Por outro lado, a própria mulher branca não necessariamente representa uma exclusão completa e total do ambiente da rua e nem a casa era necessariamente aquele espaço simbólico da “calma e repouso, de recuperação e de hospitalidade” como é construído por Roberto Da Matta (DAMATTA 2000, p. 57 apud SILVA p. 86). A casa também era um espaço de violência para ambas as mulheres: brancas e não brancas. Para Sandra Graham “a casa podia ser um local de injustiça, punição ou trabalho excessivo,

enquanto a rua podia ser procurada como um local de maior liberdade” (GRAHAM 1992, p. 16).

No caso do cativo no espaço do lar, nele se continham mulheres brancas e escravas. No interior dos lares também existiam concubinas que cumpriam com a função do trabalho doméstico e os serviços sexuais do patrão (CARVALHO, 2003). Por outro lado também existiam mulheres brancas que prestavam serviços sexuais a homens brancos. Silva descreve como em 1840, nos relatos de Vauthier, dois técnicos franceses entraram de acordo com uma família, e com o consentimento dos pais arrumaram duas mulheres brancas que cuidariam das suas casas e serviriam como suas amantes.

A história pessoal poderia ter um impacto forte nas próprias mulheres brancas colocando-as no espaço da rua. Silva resgata anúncios de mulheres brancas que oferecem serviço doméstico para servir a outras famílias e coloca que a vida pessoal pode interferir de tal forma nas próprias mulheres brancas que pode chegar ao ponto de coloca-las na miséria financeira e social. Vale ressaltar que embora os casos de mulheres brancas não fossem tão frequentes, em comparação com as escravas não brancas, eles existiam, de modo que é importante reconhecer e registrar sua existência.

Esta relação da mulher pobre, majoritariamente descendente de escravas, com a rua ainda permanece no contexto da cidade de Recife de hoje. No estudo comparativo sobre o trabalho de mulheres vendedoras de rua em Calcutá e no Recife, realizado pela Antropóloga Véronique Durand, é colocado que, para as vendedoras de rua que participaram como sujeito da sua pesquisa, a rua é um espaço de liberdade e de festa. Durand expõe que:

O mais importante reside, sem dúvida, na sensação de festa, porque o aspecto lúdico transforma esse trabalho no mundo da rua num lugar de encontro, num lugar onde podem encontrar pessoas diferentes, turistas, um possível companheiro, num lugar onde se trocam ideias, onde se ri muito, onde “a gente é gente”. A partir daí, não são mais umas vendedoras de comida quaisquer, elas são “Baiana”, ou “queridinha”, ou “Maria” ou “Vovó” (DURAND 1999, p. 13).

Segundo a pesquisa de Durand (1999), as vendedoras de rua experimentam um sentimento de superioridade diante das empregadas domésticas. A opção pelo trabalho na rua representa uma forma de resistência ao trabalho doméstico, pois, desta maneira, no ambiente da rua, elas expressam uma determinada liberdade na forma como

administram seu tempo e seus horários de trabalho. Durand (1999) coloca que muitas das suas entrevistadas, antes de se tornarem vendedoras de rua, passaram pela experiência de serem empregadas domésticas e que estas afirmam que “não voltariam nunca mais a trabalhar na casa dos outros”.

Desta forma, podemos observar a complexidade oferecida pela práxis, pelo conhecimento produzido a partir dos setores silenciados que desafia os conceitos e a visão de mundo descrita pela história oficial sobre os espaços da casa e da rua. Enquanto realizamos um exercício que possibilita observar a questão da subjetividade do ser humano, das suas peculiaridades e singularidades, podemos observar a complexidade das pessoas ao se relacionarem com determinado espaço. Enquanto formos aprofundando e explorando detalhes ainda mais específicos e saindo da heteronormatividade, posturas hegemônicas e conceitos universalizantes, nós pesquisadores, podemos nos permitir vislumbrar um outro mundo que desafia, na práxis, conceitos teóricos que representam uma visão particular de mundo, mas carecem de representatividade da complexidade social de cada região em tempos históricos determinados. Desta forma não pretendemos deslegitimar os conceitos já apresentados pela história oficial, mas sim completar essa história com as perspectivas e histórias que têm sido silenciadas. Acreditamos ser necessário realizar esta desconstrução do que representa a rua para distintos grupos de mulheres, pois, na práxis, conseguimos observar que ainda se prioriza e se coloca como uma representatividade geral a representação da rua para mulheres dos setores da classe média e classe média-alta em algumas cidades latino-americanas.

## **4 Mobilidade Urbana e segregação por classe e por Gênero: O estudo de caso da comunidade do Coque**

### **4.1 A comunidade do Coque: a história de um estigma**

No ano 2010, no Brasil, havia 11,42 milhões de pessoas morando em favelas e territórios informais. A cidade do Recife está incluída dentre as cinco cidades brasileiras com maior concentração de favelas. Dos 3.676.067 habitantes da Região Metropolitana do Recife, 852.700 pessoas (23,2% da população total) moravam em domicílios ocupados por aglomerados subnormais (IBGE, 2010).

A comunidade do Coque, com 12.755, habitantes se localiza na área central da cidade do Recife (IBGE, 2010). Pela sua localização próxima ao centro da cidade e ao redor de uma dinâmica imobiliária marcada por um desenvolvimento urbano de elite, esta comunidade tem sido foco de disputas pelo território entre as autoridades estatais que visam criar projetos de desenvolvimento nesta área da cidade e os moradores e moradoras que lutam por permanecer.

De acordo com a pesquisa da Me. Rafaela Vasconcellos intitulada, *O político na Rede Coque Vive: diversidade, conflitos e confluências na construção da ação coletiva*, o Coque possui o quarto maior percentual da cidade referente à quantidade de pessoas que vivem com renda de até um salário mínimo (42,52%) e possui o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) mais baixo da Região Metropolitana do Recife (Mapa do Fim da Fome II, 2004). O processo de ocupação do Coque, se constituindo posteriormente como favela, acontece há quase 100 anos sobre um antigo aterro de lixo existente no manguezal da ilha de Joana Bezerra (FREITAS, 2005), sendo que a maioria dos moradores do Coque foi constituída por negros e negras descendentes de escravos e famílias que migraram do Agreste, Sertão e da Zona da Mata do Estado dispostas a lutar contra “o lixo e a maré” para se estabelecerem na região (VALE NETO, 2007). O Coque é um exemplo do emblemático processo de favelização que ocorreu em distintas cidades brasileiras em consequência da distribuição desigual da propriedade da terra em áreas rurais e a opção pela monocultura, o que levou a uma migração massiva de pessoas para as áreas urbanas. Por ser Recife uma cidade cercada por rios, os imigrantes do campo iniciaram uma primeira batalha pelo território com a própria natureza

tentando criar aterros em áreas cobertas por água, sendo o Coque um dos muitos exemplos desta situação.

Além das condições de pobreza urbana da comunidade, existe um imaginário coletivo na sociedade recifense que cataloga este bairro como um dos locais mais violentos da cidade. Esta leitura sobre quem mora no Coque tem sérias consequências sobre as questões sociais e urbanas. Como exemplo, têm-se o caso específico da mobilidade urbana, quando taxistas da RMR se recusam a entrar na comunidade em qualquer horário do dia. Como consequência, quem vive no Coque e precisa do serviço de transporte público e/ou privado, tem que se deslocar por até 1 km de distância, como o percurso mais longo, para chegar a uma parada de ônibus ou a uma avenida onde possa ter acesso a um transporte privado. Como relata Vasconcellos:

Sua população é tida como “gente violenta e perigosa”, em grande parte devido às próprias representações mediáticas que insistem em cristalizar a comunidade na ação ilícita de alguns grupos associados ao tráfico e/ou roubos acontecidos nas cercanias da Ilha de Joana Bezerra. Assim, o Coque se tornou um território de medo para a cidade, é visto como ameaça à segurança dos arredores (VASCONCELLOS 2013, p. 63).

Como consequência, através do estigma de ameaça e violência, os moradores de determinadas áreas do Coque vivem em constante perigo de remoção devido a projetos urbanos que visam “melhorar” a qualidade de vida das pessoas e as condições do espaço urbano dentro e fora da comunidade.

Apesar de o Coque ser reconhecido como um lugar violento até hoje na cidade de Recife, não podemos ignorar seu passado de luta e as mobilizações sociais geradas, principalmente a partir da década de 1980. Esta comunidade foi uma das pioneiras na luta pelo direito ao território no país durante a ditadura militar do presidente João Baptista Figueiredo. De acordo com a geógrafa Regina Braga do Santos:

Entre 1977-81, houve em Recife sessenta ocupações (cerca de duas por mês), com o fortalecimento dos movimentos populares urbanos pela legalização da posse da terra. Varias associações de moradores foram criadas: Coque, Ilha do Janeiro, Mamanguape, Chie, Brasília Teimosa. (SANTOS *apud* VALE NETO, 2010, p. 108).

Diversos meios de comunicação na década de 1980 registraram estes movimentos de Resistência. Segundo um artigo publicado no Diário de Pernambuco em 1981:

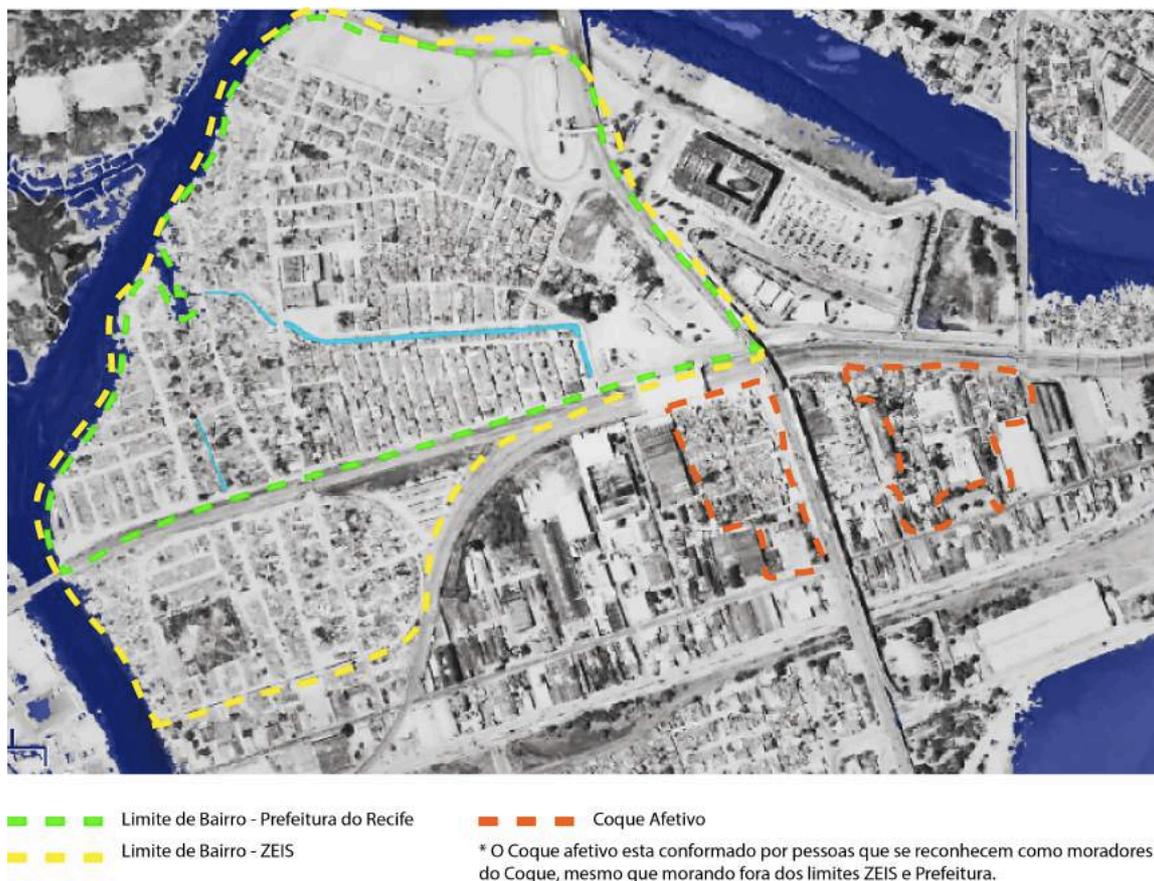
(...) muitas favelas da área central desapareceram como o Cais do Areal, parte do Coque e em Santo Amaro -, em obediência às mesmas necessidades de desocupar o solo para a construção de obras viárias. O Coque foi uma das únicas áreas pobres a continuar resistindo e, hoje, sustenta uma forma diferente de luta, dentro do conjunto de lutas que estão sendo realizadas na guerrilha generalizada. Isto é: os moradores do Coque, desde algum tempo, vem procurando melhorar as condições de vida do local e estão aguardando, com impaciência, a resposta de reivindicações feitas por carta ao Governador Marco Maciel (Diário de Pernambuco, Caderno 1 A in VASCONCELLOS 2013, p. 62)

Ao mesmo tempo em que acontecia a luta pelo direito à posse de terra, a comunidade também lutou contra o processo de venda da Ilha Joana Bezerra para um grupo empresarial que pretendia construir um *shopping center* na área. O projeto não foi bem sucedido e, finalmente, em 1983, foram criadas as ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social), instituídas pela Lei de Uso e Ocupação do Solo no Recife. Esta legislação contribuiu para definir e reconhecer as áreas de habitação de baixa-renda que se ergueram espontaneamente onde seria possível um processo de urbanização e regularização. As ZEIS no Recife foram uma das primeiras vitórias no reconhecimento da existência de moradias de baixa renda como uma parte legal no território urbano. Esta seria a primeira vez que uma favela seria reconhecida como um espaço habitado que pertencia à estrutura urbana de uma cidade, neste caso de Recife. Mais tarde, esta legislação foi aplicada em outras partes do país.

#### **4.2 O Coque: uma leitura espacial**

A comunidade do Coque, como muitas outras comunidades situadas em áreas de altos índices de vulnerabilidade social do Recife, é espacialmente heterogênea, complexa, com dinâmicas urbanas particulares e hierarquias internas que tornam este espaço uma área diversa. As distintas formas espaciais criam modos de vida específicos. Estes modos de vida se relacionam à característica física do espaço e à sua localização na comunidade -em função da sua proximidade às principais áreas de serviços e transporte coletivo- criando, desta forma, uma leitura simbólica do lugar dentro de uma hierarquia interna. Para esta pesquisa, utilizamos, como estudo de caso, o perímetro da comunidade do Coque utilizado pela prefeitura de Recife (Figura 22).

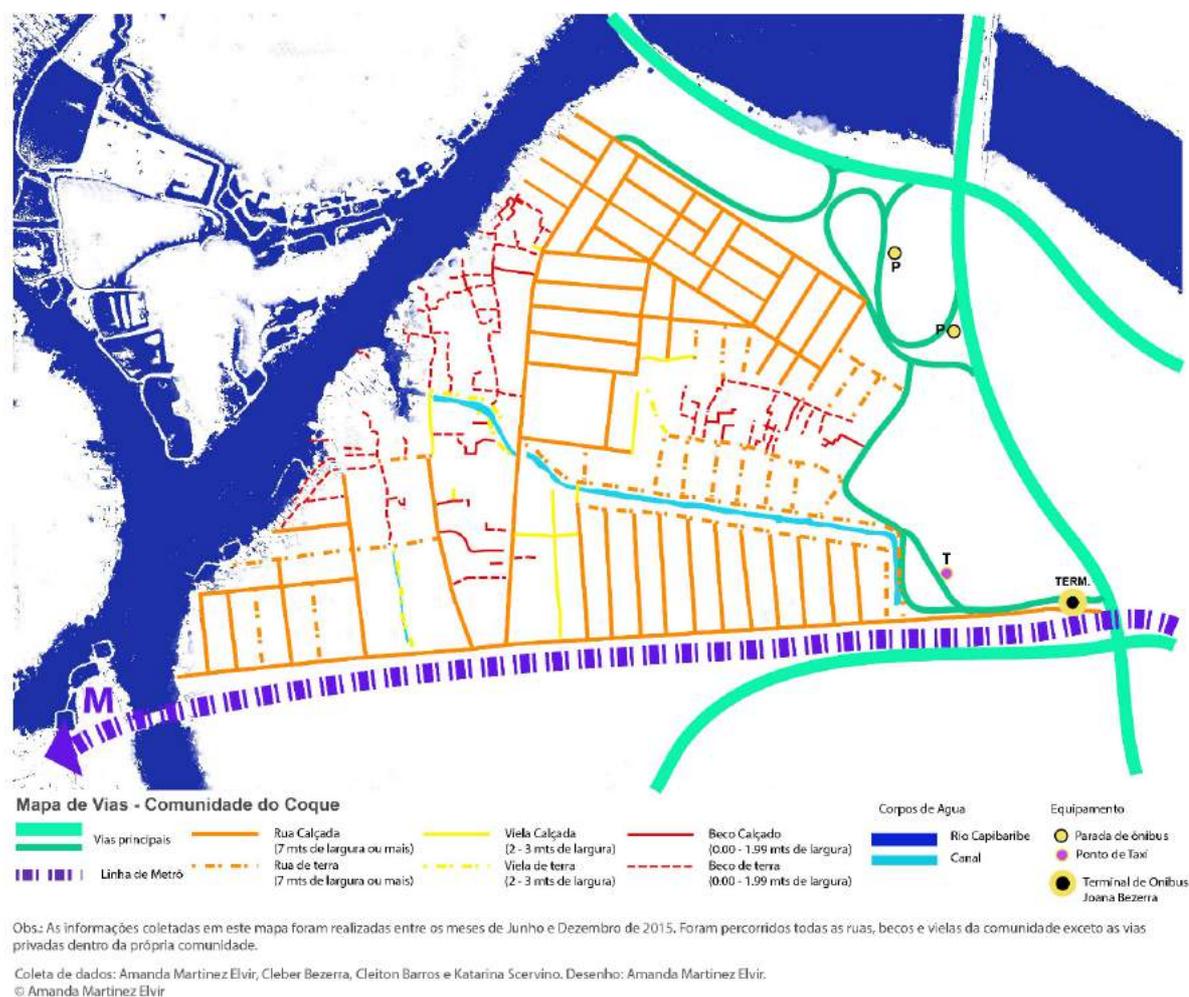
Figura 22. Limite da Comunidade do estabelecido pela Prefeitura do Município de Recife.



Fonte: Amanda Martínez Elvir (2015)

Nas nossas primeiras visitas, conseguimos observar uma categorização do espaço em função da sua proximidade ao Terminal Integrado da Ilha de Joana Bezerra. Observamos que a precariedade de infraestrutura urbana diminui, significativamente, à medida que as moradias se localizam próximas ao terminal integrado. O grau de pobreza e precariedade urbana aumenta, relativamente, à medida que mais as moradias se aproximam da beira do Rio Capibaribe; porém, esta observação não pode ser vista como uma regra geral na comunidade (Figura 23).

Figura 23. Mapa de Vias da Comunidade do Coque



Fonte: Amanda Martínez Elvir (2015)

A partir do nosso trabalho de campo, conseguimos observar uma hierarquia espacial em função das estruturas de vias da comunidade e a sua localização com respeito à ilha Joana Bezerra. Geramos a seguinte classificação do espaço, colocando as áreas com melhor infraestrutura no início da lista até chegar às áreas com infraestrutura mais precária. A hierarquia espacial consiste na leitura simbólica que se realiza na comunidade de determinados espaços e as atividades que se produzem dentro deles de acordo com a características das vias (Tabela 2).

Tabela 2. Classificação de vias da Comunidade do Coque.

Tipologia de Via	Localização
Rua Asfaltada (7 m de largura)	Próximo a Estação Joana Bezerra
Rua de terra (7 m de largura)	
Rua Asfaltada (7 m de largura)	Longe da Estação Joana Bezerra
Becos e Vieiras (1.50 - 0.75 m de largura) asfaltados, em precário estado de conservação ou com esgoto a céu aberto	A localização do beco não interfere na classificação hierárquica do espaço

Fonte: Amanda Martinez Elvir (2015)

Nos espaços de ruas asfaltadas, observamos a presença de casas de laje e algumas de até três andares. Estas ruas também contavam com presença de iluminação pública, porém a presença do poste não necessariamente indica que este esteja em funcionamento. Neste tipo de vias, também encontramos casas de um andar, algumas de tijolo e outras de alvenaria. Nas ruas de terra, a maioria das moradias eram de um andar, com um padrão construtivo menor daquelas das ruas asfaltadas. Estes espaços também contavam com iluminação pública. Os espaços mais escuros da comunidade, segundo o Mapa de Iluminação (Figura 24), estão nas áreas com alta predominância de becos e vielas.

Na hierarquia espacial, de acordo com a característica de vias, encontramos as moradias que se localizam na beira do canal Ibiporã ou no Rio Capibaribe. As moradias localizadas na beira do canal Ibiporã estavam dentro de uma estrutura viária regular, entre uma rua de terra e o próprio canal. Nestes casos específicos, não é a característica da via que determina o valor simbólico do espaço, mas sim seu aspecto físico, quando se trata de uma palafita.

As vias com alta predominância de becos e vielas representam uma das maiores escalas de pobreza nesta hierarquia interna, independente da sua localização em relação ao Terminal Integrado Joana Bezerra. Estas áreas são as mais densamente povoadas da comunidade e concentram aglomerações de pessoas em um número reduzido de metros quadrados, tanto nas vias de acesso, quanto nas moradias. Visivelmente, estas são as áreas mais castigadas da comunidade do ponto de vista da precariedade do espaço urbano e de moradia.

Figura 24. Mapa de Iluminação da comunidade do Coque



Fonte: Amanda Martínez Elvir (2015)

### 4.3 As estruturas de vias e o espaço simbólico

Para Daniel Hiernaux e Alicia Lindon, as imagens têm formado uma parte fundamental entre a relação do ser humano com o mundo, com seu entorno e com seu meio. Os autores colocam que o pensamento se constrói através de imagens e palavras. Na geografia humana, a imagem constitui uma expressão sintética da relação das pessoas com seu espaço (HIERNAUX e LINDON, 2012).

O espaço, nesse sentido, foge da sua representação física, pois este também está construído a partir da sua percepção simbólica. O espaço também se constrói através de símbolos e significados que em alguma medida determinam o seu valor dentro de uma

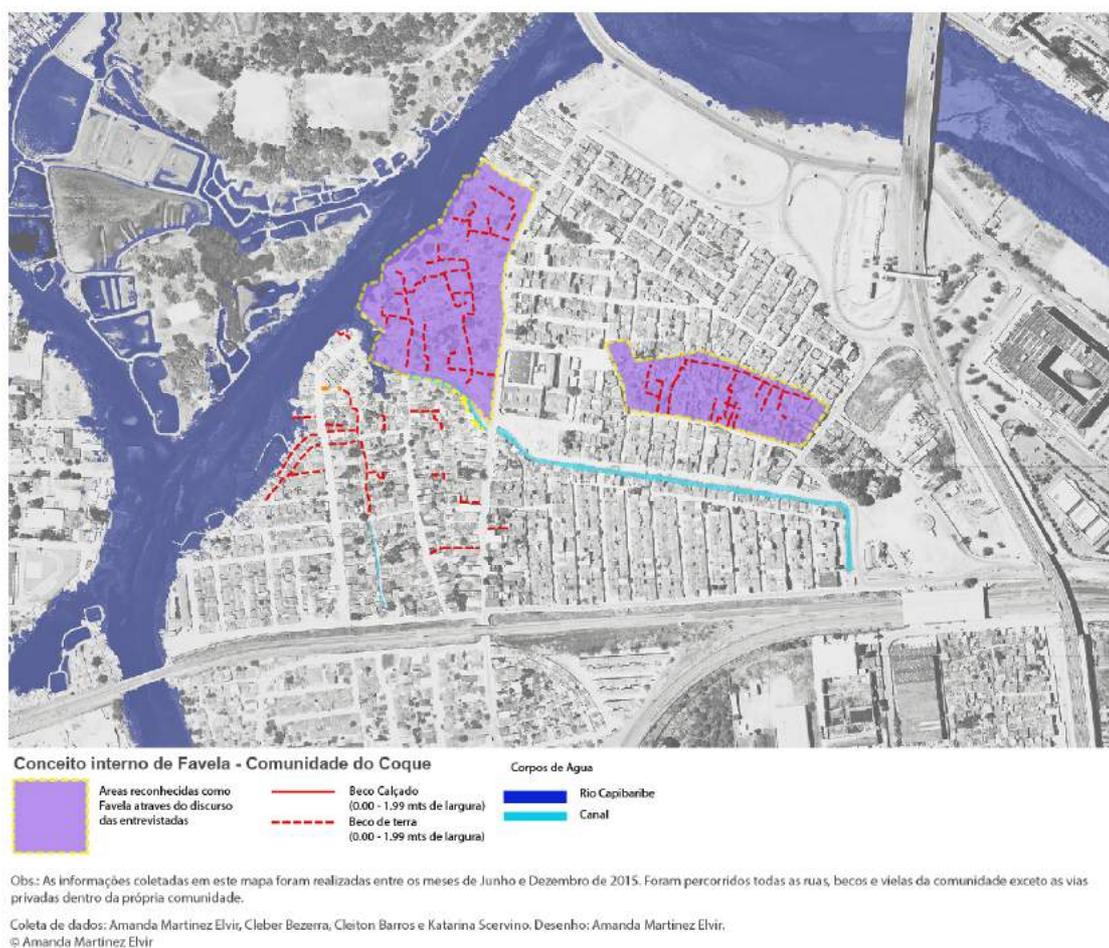
hierarquia. Para Maurice Godelier, a realidade não é apenas o material, mas também o imaterial que sempre acompanha o material (GODELIER, 1989).

Se o pensamento se constitui através de imagens e palavras, a semântica coloca que a palavra se produz na relação entre o pensamento e a linguagem que permitem uma construção de sentido daquilo que tentamos descrever através do discurso. Neste sentido, a palavra *favela* adquiriu um novo significado quando esta foi reconhecida nas dinâmicas urbanas internas da comunidade do Coque.

Através das entrevistas realizadas com mulheres desta comunidade, conseguimos confirmar a hierarquia espacial descrita anteriormente, representada no discurso. As áreas de becos e vielas foram reconhecidas, pelas entrevistadas das áreas com ruas asfaltadas e de terra, como as áreas com maior concentração de pobreza e, em alguma medida, como áreas perigosas. A palavra *favela* foi utilizada para descrever estas áreas, excluindo deste conceito as áreas urbanizadas da comunidade. A palavra *favela*, de fora para dentro, a partir da perspectiva da cidade formal para a informalidade, visualiza o Coque como espaço dentro desta categoria espacial. De fora para dentro, a perspectiva predominante é a classe social. Por sua vez, internamente, existe uma ressignificação desta palavra utilizada especificamente para as áreas de becos e vielas. Do mesmo modo que a conotação simbólica de fora para dentro, no sistema interno do bairro, *favela* traz consigo um simbolismo da informalidade, da precariedade, da pobreza e da vulnerabilidade. Uma entrevistada relata uma situação específica da comunidade do Coque denominando como *favela* uma parte concreta do bairro: “lá por dentro, na favela que fica entre ali, nas ruas em frente ao muro do AOB e o NEIMFA (Núcleo Educacional Irmãos Menores de Francisco de Assis), tem uma favela no meio, né? Ali, aconteceram muitas mortes”. Quando questionada sobre o significado de *favela*, ela respondeu o seguinte:

Eles estigmatizaram muito. Toda a comunidade é uma favela. Mas assim, pra mim, no fato de organização das casas e das ruas... assim, de ficar mutuada é onde eles se escondem (...) Não que não aconteça nas ruas calçadas, que são bem tranquilas, entres aspas, mas normalmente onde eles acham é onde tem essas casas mutuadas. É na areinha, nos becos (...) e na rua da Zoada que não ando muito por ai (moradora do Coque)

Figura 25. Reconhecimento discursivo das áreas de favela desde uma perspectiva interna.



Fonte: Amanda Martínez Elvir (2016).

Areinha, uma das áreas com maior concentração de becos do Coque, é descrita por outra entrevistada da seguinte forma: “É como se fosse um labirinto. Eu me sinto meio no receio. Mesmo sendo do Coque, eu não deixo de ir, mas vou um pouco insegura. A iluminação que tem ali é das casas”. A palavra *favela* traz consigo uma imagem construída através de uma palavra que desenha um contexto histórico/social (Figura 25, 26 e 27).

Para Hiernaux e Lindon, os imaginários espaciais introduzem a dimensão imaginária da geografia em que se articulam estes imaginários com as formas do espaço. Os imaginários se constroem através de relatos, imagens e memórias que se consolidam com o tempo, porém, não necessariamente teriam que representar a característica de

Figure 26. A comunidade do Coque e sua diversidade espacial.



Fonte: Amanda Martínez Elvir (2015-2016).

um espaço determinado na atualidade. Assim como o Coque, em nível de bairro, ainda carrega o estigma e o imaginário urbano de ser um área perigosa e com altos índices de criminalidade, esta leitura não necessariamente se cumpre na atualidade. As próprias áreas internas da comunidade, ou seja, os becos e vielas, também poderiam estar sendo, em alguma medida, julgadas de acordo com leituras e memórias do passado que não necessariamente continuam no presente. Desta forma, podemos concluir que um espaço transcende a sua materialidade e forma, pois este possui distintas leituras e significados de acordo com a ótica em que esteja sendo observado. Os conceitos espaciais se ressignificam segundo as estruturas hierárquicas e de poder, tanto locais e globais.

Para compreender os relatos de mobilidade urbana das mulheres entrevistadas do Coque, foi necessário caracterizar e descrever a estrutura espacial interna da comunidade, a fim de criar sentido aos relatos das entrevistadas. Os relatos provêm de espaços particulares e, para a compreensão destas experiências, precisamos descrever o espaço interno que mostra uma comunidade espacialmente heterogênea.

#### 4.4 A mobilidade urbana das mulheres do Coque

A mobilidade urbana de pessoas não compreende apenas movimento físico, mas também os movimentos potenciais, as experiências vividas durante estes deslocamentos e as imobilidades. Nesta pesquisa, prestamos especial atenção à mobilidade do subalterno, a partir de um recorte de classe, com a perspectiva de gênero. No capítulo anterior, estudamos a forma como as escravas negras na cidade do Recife desafiavam os conceitos de mobilidade e a relação da mulher com o espaço urbano a partir de um recorte de raça/etnia, classe e gênero. As mulheres da comunidade do Coque representam um contingente de descendentes de escravas negras que, ainda hoje, desafiam os padrões de mobilidade (e a relação da mulher com a rua) que se apresentam

**Figura 27. Áreas de vias pavimentadas na comunidade do Coque.**



Fonte: Amanda Martínez Elvir (2015).

no discurso midiático na atualidade, como a mobilidade das mulheres como um todo.

Os padrões de mobilidade encontrados por esta pesquisa variam de acordo com fatores como a faixa etária (mulheres idosas, crianças, jovens), as formas de renda (empregadas domésticas, vendedoras ambulantes, catadoras de lixo, prostitutas etc.), a condição

biológica do corpo, como a gravidez, a orientação afetiva (mulheres lésbicas, heterossexuais, travestis e transexuais) e as características das vias dos espaços que habitam dentro de uma comunidade com altos índices de vulnerabilidade social, como é o caso da comunidade do Coque.

Pretendemos investigar e descrever, através de entrevistas temáticas que apelam à memória de distintas etapas de vida, os percursos realizados por mulheres desta comunidade. Por meio dos relatos procuramos oferecer uma visão mais próxima e mais humana das condições implícitas nos deslocamentos das pessoas, principalmente os deslocamentos realizados nas condições mais precárias destinadas aos excluídos das tecnologias que tornam o mundo “mais móvel”. Foram entrevistadas 22 mulheres da

comunidade do Coque, que anteriormente foi dividida por setores de acordo com as características físicas do território, a fim de registrar a diversidade espacial do bairro. Desde o início da pesquisa, reconhecemos que era necessário que as entrevistadas tivessem um grau de intimidade com os facilitadores do bairro que nos direcionaram a histórias de vidas específicas, mesmo que nossa metodologia de pesquisa fosse a entrevista temática dentro da História Oral.

Nossa intenção com esta pesquisa é aprofundar o olhar da mobilidade urbana de mulheres que vivem em situação de pobreza, para visualizar todas aqueles fatores que influenciam a mobilidade das pessoas e que passam despercebidas vistos sob uma perspectiva global e universalizante. Este olhar mais próximo nos permite enxergar a complexidade que engloba os espaços de pobreza e nos ajuda a compreender a relação destas comunidades com o seu espaço.

Pretendemos apresentar a mobilidade a partir de um olhar de dentro e da voz dos quem têm sido as vítimas das injustiças do capitalismo, do colonialismo e do patriarcado. Nossa intenção busca contribuir com um conhecimento que transcenda as barreiras disciplinares. Como relata Oscar Lewis no seu livro *Los hijos de Sánchez*, no século XIX, quando as ciências sociais ainda estavam em desenvolvimento, do trabalho de registrar os efeitos dos processos da industrialização e urbanização na vida das pessoas, principalmente na vida familiar, ficou a cargo de romancistas, dramaturgos, jornalistas e reformadores sociais. A literatura nos brinda uma proximidade para a compreensão dos processos sociais e das pessoas.

Nas páginas seguintes, utilizaremos uma narrativa com inspiração literária que tenta registrar os efeitos da segregação sócio-espacial e da exclusão na vida pessoal de mulheres que vivem na comunidade estigmatizada do Coque. Nos permitimos analisar a informação do relato e interpretar seu conteúdo sem tirar o protagonismo da fala das personagens principais deste trabalho.

\*\*\*

## Os trajetos silenciados

A vida de **Emma**<sup>10</sup> iniciava às 4h30min da manhã, quando se preparava para trabalhar como empregada doméstica. Durante o período da manhã, depois de levar sua filha para a creche, limpava uma casa em Boa Viagem. Durante a tarde, em alguma época da sua vida, cuidou do câncer da madrastra e voltava à noite para buscar sua filha na creche. “A maior parte do tempo da minha filha foi na creche. A minha maior parte do tempo era trabalhando”.

Para **Vilma**<sup>11</sup>, também empregada doméstica, não foi diferente. Seus percursos no passado incluíam o trajeto casa-trabalho, embora sua situação inicial na cidade, quando recém chegada da zona da mata, apresentou trajetos dramáticos em função do seu profundo nível de pobreza: “Passava fome, ia pra maré. Ia pra feira, pegar restos de feira”.

Diferentemente dos registros de mobilidade de mulheres de classes mais abastadas em outras regiões do mundo, **Vilma** não realizava no seus trajetos visitas a comércios ou médicos:

Costureira nós não têm. Compra roupinha barata na cidade. Dentista a gente não têm, que eu estou procurando um dentista e não consigo e não tem posto. Tem um posto, sim, mas não tem médico. Doida pra fazer, pra arrancar meus dentes, nós não temos médico certo.

Os trajetos semanais registrados por esta pesquisa variam de acordo com a idade, as formas de renda e os modos de vida particulares que se produzem em áreas de pobreza. Os percursos principais mencionados nas entrevistas por mulheres com trabalho formal são casa-trabalho-creche-mercado local. As mulheres grávidas e idosas mencionaram visitar com frequência o posto de saúde mais próximo.

As vendedoras ambulantes apresentam horários de trabalho, doméstico e externo, mais flexível que o das empregadas domésticas. Suas visitas se realizam a mercados locais para comprar os ingredientes para a comida que venderão e os percursos de venda dentro e fora da comunidade. Embora não conseguimos uma entrevista na comunidade do Coque com mulheres catadoras de lixo, esta pesquisa agudizou nosso olhar que ficou mais atento para perceber a presença deste grupo de mulheres que visita os depósitos de

---

<sup>10</sup> Nome fictício

<sup>11</sup> Nome fictício

lixo de prédios arrastando carroças com plásticos, latas e sacolas. Desconhecemos a quantidade de mulheres que se deslocam desta forma, mas registrar sua presença em uma pesquisa sobre mulher e mobilidade urbana se faz necessário como exercício de reconhecimento da sua existência nas dinâmicas urbanas da cidade de Recife.

Outros percursos observados e resgatados através de relatos e memórias são os trajetos realizados pela prostituição e pelo tráfico, formas de renda características no mercado das trocas destinado às populações que vivem em pobreza. Mulheres negras, heterossexuais e travestis, hiperssexualizadas e excluídas das esferas do reconhecimento social dentro e fora da *favela* também apresentam padrões específicos de mobilidade. São as povoadoras de avenidas suficientemente próximas às suas moradias para chegar a pé, e suficientemente longe para0 preservar minimamente o “anonimato” próprio e do seu cliente. Para Mattos (2009), a prostituição é repulsiva aos olhos da “boa sociedade”, independentemente do recorte de classes, pois evidencia a fragilidade dos seus valores mais nobres ao, explicitamente, mostrar a relação de afeto e sexo em troca de dinheiro” (MATTOS, 2009). Falar sobre a prostituição e resgatar seus possíveis percursos na comunidade do Coque não foi tarefa fácil, principalmente a prostituição e os percursos de mulheres travestis. Mesmo desconhecendo um dado quantitativo, acreditamos que é pertinente, assim como no caso das catadoras de lixo, registrar e nomear sua existência dentro desta pesquisa.

Por outro lado, os percursos noturnos não são próprios apenas das mulheres que trabalham no tráfico e na prostituição. **Aurélia**<sup>12</sup>, mãe de dois filhos, também realizava trajetos noturnos dentro da comunidade na procura de um deles envolvido no tráfico:

Eu fui muito atrás dos meus meninos, sabe? Ai, na adolescência, eu fui atrás deles. Ai é muito escuro, e também dentro do Coque (...) eu tinha medo, não vou mentir, eu tinha medo. Mas a gente, quando é mãe enfrenta tudo (...) era 1 hora, 2 horas da manhã. Eu ia me embora atrás deles.

As mulheres que vivem na pobreza distribuem seus deslocamentos de ônibus para fazer a rota casa-trabalho e o deslocamento a pé ou de bicicleta para ir aos lugares que visitam fora dessa rota. Estas mulheres se tornam mais móveis que a população masculina, brindando outra perspectiva às leituras de Jéssica Enevold, que coloca que as mulheres

---

<sup>12</sup> Nome fictício

têm sido constituídas para a imobilidade localizada no espaço doméstico, na sua geografia simbólica (ENEVOLD, 2000). O contexto latino-americano, recifense e, especificamente, da comunidade do Coque, oferece uma outra leitura, que coloca as mulheres de classe trabalhadora apropriadas do espaço urbano e com longas e variadas formas de deslocamento em função das responsabilidades sociais atribuídas em uma comunidade com uma maioria de família chefiadas por mães solteiras.

### Tempos de deslocamento

O tempo de deslocamento nas entrevistas foi medido como a somatória do tempo que as mulheres saem da sua moradia até a parada do transporte público, do tempo de espera para o transporte, do tempo dentro do transporte e finalmente do tempo de deslocamento da parada até o destino final.

Dos percursos de ônibus mais prolongados foram aqueles de empregadas domésticas indo para o bairro de Boa Viagem. Em horários de pico, a espera do transporte chegou a ser até de duas horas. O tempo total de deslocamento para este percurso foi de três horas e vinte minutos, ida e volta. Para percursos do Coque até o bairro da Madalena, uma entrevistada relatou demorar quatro horas e trinta minutos de tempo total

de deslocamento por dia, ida e volta. Isto em razão do tempo de espera dos ônibus e da impossibilidade de entrar no transporte coletivo por conta da superlotação. Para a Universidade Federal de Pernambuco, registrou-se que mulheres estudantes demoram duas horas e trinta minutos, indo e voltando da universidade em horários entre nove horas da manhã e duas horas da tarde.

A comunidade do Coque, apesar de estar próxima ao Terminal Integrado Joana Bezerra, não necessariamente está servida de transporte público, pois as duas paradas de ônibus existentes se localizam no perímetro fora da comunidade. A distância do ponto mais

Figura 28. Moradias do Coque em beiras de canal.



Fonte: Amanda Martínez Elvir (2015).

afastado da comunidade até uma das paradas de ônibus chega a ser de um quilômetro. O tempo de deslocamento se reconfigura nas áreas de becos e vielas pois, como relata uma moradora: “No beco, passa só uma pessoa a vez”. Nesse sentido, nos horários de pico, existe um trânsito humano nestas áreas com maior densidade populacional da comunidade. Este trânsito de pessoas tem velocidades e distâncias específicas nas ruas de 7m de largura. Saindo de áreas localizadas em beiras de canais ou de becos, que chegam até uma largura de 75 cm, se produz outra forma de deslocamento nas ruas até as duas paradas de ônibus que atendem à comunidade (Figura 28).

### **Lazer e trajetos nos fins de semana**

O conceito de lazer também é uma variante de acordo com fatores como idade, etapas de vida, condição econômica e estado civil. As mulheres com filhos se declaram basicamente sem lazer, no caso das que se reconhecem sem tempo individual dedicado para elas mesmas. Outras mulheres definem seu lazer como o tempo que passam com seus filhos e cuidando de casa. Os percursos de moradores e moradoras do Coque para a praia nos dias de domingo são numerosos, embora uma das entrevistadas tenha declarado não ter visitado a praia há mais de oito anos. Outra entrevistada, dona de casa e mãe de 8 filhos descreve seu lazer da seguinte forma:

Esse é meu lazer: lavar prato, lavar roupa, fazer comida (...) Nosso lazer é esse. Cuidar de menino, cuidar de casa(...) entra ano e sai ano e a rotina da gente é essa, cuidar de casa, cuidar de menino. Lazer que a gente tem é esse. É viver trancada dentro de casa, né?

As mães jovens levam seus filhos para um parque aos domingos, para a praia ou para o Shopping Rio Mar. Outro destino muito comum nesse dia são as visitas aos presídios, seja para visitar um parente, esposo ou filho:

Eu ia sempre visitar o meu menino no presídio, mas eu ia no domingo. Ai era uma tirada, pegar o metrô, pegar o ônibus pra gente ir. Ai era aquele inferno que tinha que ir pro presídio. Tudo lotado, superlotado mesmo.

**Marta**<sup>13</sup>, 33 anos, é mãe de uma filha. Sendo uma mulher jovem, no Coque, no passado, frequentava um samba próximo à Praça do Derby. Hoje em dia, frequenta menos os lugares de dança e somente sai quando vai em grupo, devido aos riscos que representa voltar sozinha de madrugada. O transporte não garante acessibilidade apenas a lugares

---

<sup>13</sup> Nome fictício

físicos e bens tangíveis, mas também acesso a bens intangíveis como a cultura e o lazer. As mulheres jovens aguardam o final de semana quando acontecem os bailes, seja na comunidade dos Coelhos, no Derby, no centro da cidade ou no Chevrolet Hall de Recife. Quando a música acaba ou o cansaço aparece, voltar para casa se torna um cenário terrível. Táxis não entram no Coque, menos ainda de madrugada, e voltar para a comunidade se reduz a duas opções: ou entrar em um táxi criando uma história enquanto o motorista se aproxima para a Ilha Joana Bezerra e descer no viaduto, ao lado da Academia da cidade, ou esperar até as 5 da manhã para subir no primeiro ônibus do dia. Uma outra opção é sair das festas no último ônibus entre as 22:30 e 23 horas, mas esta opção é a menos frequente entre o público de homens e mulheres jovens da comunidade.

O primeiro cenário representa, em alguma medida, uma situação de perigo para mulheres que viajam sozinhas. Alguns taxistas, quando percebem que estão sendo direcionados para a comunidade do Coque mandam a pessoa descer do automóvel. Como relata **Marta**:

Aí os táxis não querem entrar aqui, por causa dos problemas de assalto que acontecem (...) Eles deixam ali, no viaduto, e ali a gente se vira pra vir e chegar em casa. Eu descia aqui só pela misericórdia, pedindo a Deus que nada me acontecesse. Sozinha. Correndo, morrendo de medo, mas eu ia (...) Hoje em dia, eu penso que tenho minha filha. Então eu não posso estar me arriscando tanto assim.

Esperar o primeiro ônibus para voltar para casa também não representa o melhor cenário, pois as pessoas não têm autonomia, nem controle do tempo que gostariam de ter em qualquer atividade noturna. Isto não acontece apenas pela falta de renda para investir em um táxi, mas também pelo preço que os moradores do Coque têm que pagar em razão do estigma da comunidade.

Ai no centro de convenções, que quando é pagode às vezes, samba recife, aí termina de manhã. Aí dá pra gente pegar ônibus, mas se quiser sair antes, né? Se a gente achou que esta morgado? (...) Aí a gente fica num barzinho que fica na rua, até ver de longe o primeiro ônibus. A gente já corre.

O transporte serve como um meio de controle social, não só através do controle do tempo, mas também através do controle da própria vida. A classe trabalhadora carece de autonomia própria para decidir o tempo investido em determinadas atividades, principalmente aquelas atividades produzidas no tempo social e nos períodos noturnos.

Para Villaça (2001), o recurso fundamental que se disputa no espaço urbano é o tempo de deslocamento: “As burguesias produzem para si um espaço urbano tal que otimiza suas condições de deslocamento. Ao fazê-lo, tornam piores as condições de deslocamento das demais classes” (VILLAÇA 2001, p. 328). O controle do tempo através de períodos prolongados de deslocamento que interferem na vida social/familiar das camadas de baixa renda é uma forma de opressão.

Algumas mulheres abandonam os percursos noturnos, seja porque se tornaram mães e sua vida se estrutura em função do cuidado de outros ou pela proibição do cônjuge, como o caso de **Sônia**<sup>14</sup>: “De gostar de sair, eu gosto de sair de noite, mas é ele que não gosta mesmo (...) A gente vai levando, a gente se acostuma. Se acostuma”.

O táxi não representa apenas uma negação que limita os percursos de lazer, mas também exclui e segrega as pessoas em situações de emergência. Em caso de precisar de atendimento médico imediato, quem mora no Coque se vê na situação de ter que se deslocar, sozinho (a) ou ser levado por um grupo até a prolongação da Av. Agamenon Magalhães na tentativa de se dirigir para um hospital ou posto de saúde. **Maritza**<sup>15</sup>, moradora das áreas com ruas pavimentadas relata uma situação de emergência durante a madrugada:

Eu mesma fui socorrida porque estava passando mal aqui (...) Me pegaram pelos braços, me levaram pelos braços porque aqui era uma dificuldade. Ia dar uma hora da madrugada. Aí me arrastaram e me botaram lá na pista, na avenida. Aí começaram a telefonar pra ambulância. Táxi não tinha, porque não entra aqui.

A experiência para quem mora nas áreas de becos se torna ainda pior que a experiência de **Maritza**, pois a distância até a avenida é maior e o percurso em vias estreitas com uma pessoa doente é, evidentemente, mais precário. As pessoas são carregadas em um carro de mão ou carroça para inicialmente sair para as ruas maiores da comunidade e iniciar o outro percurso, que seria deslocar as pessoas até as vias localizadas fora da comunidade: “Quando alguém passa mal no beco, botam no carro de mão, vai carregado. Vai no braço, vai na cadeirinha, pode sentar na cadeirinha, vai no carro de mão ou no braço”.

---

<sup>14</sup> Nome fictício

<sup>15</sup> Nome fictício

## **Experiências no transporte público e distintos meios de deslocamento.**

Como já foi colocado no início desta pesquisa, homens e mulheres se deslocam no espaço urbano de forma distinta em função dos papéis sociais que designam a cada um responsabilidades sociais específicas. As mulheres, por estarem socialmente designadas à criação dos filhos, à manutenção física do lar e, no passado recente, à manutenção financeira da família, apresentam percursos no transporte público, caminhando ou de bicicleta para supermercados e frequentemente se deslocam com crianças. Os trajetos carregando compras de supermercado dificultam a segurança destas mulheres, fazendo percursos com compras em ônibus lotados e motoristas dirigindo em alta velocidade. A situação se complica quando adicionamos a este cenário o cuidado de crianças ou idosos na experiência de transporte. **Tamara**<sup>16</sup> relata: “Ela vomitava, vomitava dentro do ônibus mesmo. Se vomitava toda, era pequenininha (...) Mesmo você sofrendo ali com a criança nos braços, doente, ninguém dá lugar a você, não”.

**Josefa**<sup>17</sup> também relata a experiência de que realizou percursos penosos cuidando da sua filha dentro do ônibus. Carregando sacolas, segurando a filha e caindo sentada no chão do transporte pelas altas velocidades com que os motoristas dirigem, com frequência, nos meios de transporte coletivos. As crianças não são uma exceção quando se trata da sua exclusão nos sistemas de transporte. Algumas se arrastam pelo chão para passar a catraca sem pagar a passagem. Outras são carregadas pelos pais na parte de cima, pois nas famílias que vivem na pobreza, apenas se tem acesso à passagem de ônibus de alguns membros ou só de quem sustenta o lar.

Eu morro de pena, porque além da criança sujar todinha no chão do ônibus, a bichinha passa toda desorganizada ali. Entendeu? Aí, normalmente eu não gosto, não. Ai eu suspendo ela, e coloco ela lá do outro lado. Dai eu rodo a catraca já com ela.

Quando **Lídia**<sup>18</sup> voltava do supermercado, carregada de sacolas, ligou para seu marido quando estava perto da entrada da comunidade, pois precisaria de ajuda para levar as compras. Lídia gosta de se arrumar e relata como naquele dia voltava “bem arrumada” para casa. Ele aguardava na única parada dentro da comunidade, que tempos depois foi removida pela prefeitura. De *shorts* e camiseta, ele se aproximou do ônibus que sua

---

<sup>16</sup> Nome fictício

<sup>17</sup> Nome fictício

<sup>18</sup> Nome fictício

esposa iria descer. Na hora da descida pela porta de trás, o motorista, ao ver as mãos estendidas do companheiro de Lúdia, fechou imediatamente a porta deixando as mãos dele presas no ônibus. O marido de Lúdia é negro.

Então eu vinha bem organizada, bem vestida e com as bolsas. E ele tava de bermuda (...) buscou uma camisa porque... ele ficou me esperando. Então quando ele viu o ônibus parar e eu com dificuldade pra descer os degraus com as sacolas, ele veio no meu socorro. Quando a porta do ônibus abriu, ele veio pra segurar as sacolas e pra me ajudar a descer. O motorista fechou as portas do ônibus na mão dele. E eu gritava, enlouquecida dentro do ônibus: Moço, pelo amor de Deus, abra a porta que é meu marido! Ele tá pegando a sacola!.. Ele pensava que ele tinha entrado para pegar minhas coisas, pra me assaltar na descida do ônibus. Houve um equívoco. Eu gritava: moço, pelo amor de Deus! E ele arrastando meu marido pra fazer a volta do ônibus... E (...) ele... caído ele, sendo arrastado (...) estava sendo confundido com assaltante. Foi muito difícil essa parte (...) essa passagem.

Na comunidade do Coque para terem acesso ao Terminal Integrado Joana Bezerra os motoristas dos ônibus precisam passar por uma das entradas da comunidade, afrontando o estigma e o medo que esta passagem ocasiona e ao mesmo tempo prejudica os próprios moradores e moradoras. O estigma da comunidade como grupo social piora para usuários e usuárias negras, já estigmatizados no imaginário e no inconsciente coletivo, que relacionam as pessoas desta cor ao crime. Negros e negras do Coque vivenciam um duplo estigma nas experiências de transporte, refletindo o racismo e a discriminação que estruturam as sociedades latino-americanas.

### **Transporte Público e Gravidez**

O período de gestação transforma o corpo feminino. Os nove meses do período de gestação marcam uma série de alterações que resultam na acomodação dos órgãos, aumento do volume uterino e alterações hormonais, metabólicas, bioquímicas e anatômicas. Simone de Beauvoir desmistifica a ideia romântica da gestação, oferecendo a perspectiva da biologia e caracterizando as alterações físicas do corpo feminino, colocando-o em um estado de vulnerabilidade.

A gestação é um fenômeno normal que, em se produzindo em condições normais de saúde e nutrição, não é nocivo à mãe; estabelece-se mesmo, entre ela e o feto, certas interações que lhe são favoráveis. Entretanto, contrariamente a uma teoria otimista, cuja utilidade social é demasiado evidente, a gestação é um trabalho cansativo que não traz à mulher nenhum benefício individual e exige, ao contrário, pesados sacrifícios (BEAUVOIR 1970, p. 50).

Quando **Aurélia** tentava subir ao ônibus com dois meses de gravidez, o motorista fechou a porta fazendo com que ela caísse de costas. **Aurélia** foi socorrida por uma

idosa que presenciou a cena ajudando-a a entrar no ônibus. A fome e a miséria fazem suportável aquilo que em outras condições representaria uma situação de alto risco. Desta forma, **Aurélia** conclui: “Eu ia fazer uma faxina, ai eu não quis ir pro hospital. Eu tinha (...) perdeu a faxina (...) minha preocupação era a faxina, ai eu fui...”.

**Vilma** trabalhou na casa da sua patroa até os nove meses de gravidez. Abandonada pelo marido com 4 filhos para manter, ela trabalhou igual a Aurélia durante todo seu período de gestação. Ela também teve um acidente dentro do ônibus, ficando presa na borboleta, no oitavo mês de gestação. Muitos tentaram tirá-la pela força, mas do mesmo modo que **Aurélia**, **Vilma** sempre esteve mais preocupada com chegar ao seu destino final, o seu trabalho.

Eu trabalhei até os nove meses de gravidez. Que eu precisava... Ai eu apanhei esse ônibus CDU-Boa Viagem. Minha filha, quando eu chegue ali no IPSEP, eu fui passar, eu fiquei presa na borboleta. Fiquei presa (...) aqui minha barriga presa. Fique presa, ai me puxaram (...) Seca a barriga, mãe (...) ai eu que vou fazer? Eu já estava com 80 e poucos quilos (...) Ai seca a barriga! Eu secava ai me pegaram, o cobrador ficou assim em pé. Um pegava nas minhas pernas, e me puxaram assim por cima e me levaram pra garagem pra serra (...) pra tirar ele."

A falta de recursos das mulheres que vivem em pobreza faz com que muitas trabalhem até os 9 meses de gestação provocando acidentes que colocam em risco a vida da mãe e da criança. Não poderíamos afirmar que todos os percursos realizados por mulheres grávidas nos ônibus contêm o drama registrado por algumas das nossas entrevistadas, mas o fato do transporte público também excluir as mulheres gestantes, principalmente aquelas que vivem em situações de pobreza, pode ser observado nos relatos que colocam estas mulheres a se deslocar nos horários de pico em direção às moradias onde realizam serviços de limpeza. O transporte, por si só, não é um mecanismo que segrega, mas este faz parte de um sistema social de opressão que submete mulheres pobres a trabalhos físicos que colocam em risco sua gestação.

Em situações ainda mais graves que a de **Aurélia** ou **Vilma**, está a de **Rosa**<sup>19</sup>. Ela se desloca de bicicleta dentro e fora da comunidade. Desempregada, a bicicleta é o meio de transporte mais econômico e menos cansativo do que andar a pé. **Rosa**, tem o corpo forte e a pele firme. Aos 29 anos, com uma filha de 4 anos de idade, elas se deslocam juntas para fazer feira, ir para o médico ou para alguma festa. Nas memórias resgatadas

---

<sup>19</sup> Nome fictício

de **Rosa** ela lembra de um acidente de bicicleta no seu sétimo mês de gravidez, tentando desviar de um “gelo” grande que estava na rua e caindo em um buraco.

Arranhei as mãos e o peito, os joelhos, os pés, mas não aconteceu nada com a barriga. Cheguei nos coelhos, no meu destino, e pedi uma moça pra lavar, porque estava sangrando. Aí lavou, me lavei todinha e vim embora de bicicleta de novo.

**Rosa** revela no seu relato uma explicação peculiar diante do acidente vivenciado. Ela menciona, igual às outras entrevistadas, ter se sentido puxada no momento da queda. Existe uma conotação religiosa outorgada como explicação para alguns acidentes fora da crítica da falta de infraestrutura urbana e pavimentação de vias em áreas de pobreza.

Os acidentes nas distintas formas de deslocamentos não são apenas uma realidade que acontece durante a gravidez. Das 22 mulheres entrevistadas, 14 tinham sofrido acidentes enquanto se deslocavam na cidade. Os acidentes variam entre atropelamentos e/ou quedas dentro dos ônibus devido à forma como os motoristas dirigem.

**Emma** foi atropelada no bairro de Boa Viagem enquanto atravessava uma rua com o sinal fechado. O atropelamento de **Emma** foi perto da Praça do Derby, enquanto conduzia sua bicicleta:

A bicicleta ficou toda troncha e eu voei pra cima do carro. Até hoje, eu tenho um coiso na perna. Ele levou pra restauração. Chegou lá, deixou dez reais. A gente não pegou a placa, pegou nada. Levei tempo para ser atendida. Para engessar a perna não deram nada, não deram analgésico, ai eu chorando. Pra voltar eu vim numa carroça dessas de geladeira. Botou uma cadeira em cima, um banquinho e pronto, eu vim de carroça de lá ate cá.

Os acidentes no transporte coletivo independem da idade das entrevistadas, porém, observamos que as mulheres, cuja forma de renda depende do trabalho físico, e está diretamente ligada ao corpo, estão mais propensas a terem acidentes no transporte coletivo que as mulheres que realizam trabalhos mais sedentários. O trabalho doméstico exige um grande esforço físico e enfrentar os deslocamentos de ônibus, que exigem se segurar com força, coloca estas mulheres em desvantagens em função do trabalho que realizam. Inclusive as próprias mulheres que trabalham como recepcionistas também realizam trabalhos de limpeza para incrementar sua renda mensal. **Iliana**<sup>20</sup> trabalha como recepcionista em um consultório que funciona para 10 psicólogos. Ela realiza o trabalho de agendar consultas, receber pacientes no consultório e fazer a faxina. O trabalho de **Iliana** demanda atenção até nas horas de descanso:

---

<sup>20</sup> Nome fictício

Eu trabalho no consultório e recebo um salário mínimo. Eu também faço o auxiliar de serviços gerais, então na segunda, eu costumo chegar mais cedo apesar do atendimento ser a tarde, pra dar uma geral, uma limpeza. Então eu tenho que ir mais cedo (...) como só sou eu de recepcionista, por exemplo, se o atendimento começar 8:30 da manhã, então, quando dá meio dia independente de que tenha pacientes na recepção ou não, eu tenho que ir lá no micro-ondas, que eu levo minha comida de casa e vou esquentar a marmita. Eu tenho que parar, ou engolir ou cuspir a comida se o telefone tocar, porque eu tenho que atender o cliente que está do outro lado do telefone. Entendeu? Que são dois celulares e um fixo. Porque eu tenho 10 agendas pra cuidar. São 10 psicólogos pra eu cuidar a agenda, pra que eu marque/desmarque e a gente atende pacientes com surtos psicóticos.

Depois das jornadas de trabalho, **Iliana** está mais propensa a ter acidentes no transporte coletivo: “Eu já levei pancada em perna, em braço. Quando você larga do trabalho, você vem extremamente cansada de um dia exaustivo de trabalho. Eles dirigem com muita truculência e com muita velocidade, se você não se segurar, você cai”.

As condições e a acessibilidade do transporte coletivo pertencem a um mecanismo de segregação e opressão que se configura com outras formas que oprimem as classes menos favorecidas, tais como as condições de trabalho oferecidas a estas populações. Sem acesso à educação, estas massas de população são obrigadas a exercer formas de empregos que dependem do corpo e do estado físico da pessoa. Depois de jornadas exaustivas de trabalho e se deslocando no pior sistema de transporte das cidades, as mulheres desta classe social ainda realizam uma terceira jornada de trabalho em casa, cuidando de filhos e filhas e da organização do lar. Estas jornadas se traduzem em rostos de mulheres jovens envelhecidas, mulheres de 50 anos com problemas de saúde em detrimento do trabalho físico que realizaram ao longo da sua vida e uma coleção de memórias de acidentes que poderiam se explicar através desta rede de mecanismos de opressão. Com 50 anos de idade, **Leda**<sup>21</sup> se tremia em uma cama, afetada pelo Parkinson. Com lágrimas nos olhos, olhava meu corpo e minha saúde e me perguntava porque, ela sempre sendo tão saudável, estava agora condenada a uma cama e uma cadeira de rodas. Na sua família, ninguém conseguia explicar tamanha desgraça, apesar de **Leda** ter trabalhado cortando cana desde os 10 anos de idade e depois quando chegou na cidade, no Coque, trabalhou intensamente como empregada doméstica até o Parkinson dominar seu corpo por completo.

---

<sup>21</sup> Nome fictício

## Assaltos

Os deslocamentos realizados em transporte coletivo ou a pé deixam a população mais vulnerável a assaltos do que quem se desloca em transporte individual. Das 22 mulheres entrevistadas, 20 relataram ter vivenciado, pelo menos uma vez em suas vidas, experiências de assalto enquanto caminhavam pela cidade, nas paradas de ônibus ou dentro do transporte coletivo. O uso de facas ou pistolas é comum, porém, os assaltos relatados aconteceram fora da comunidade onde mencionam se sentirem inseguras. As tentativas de assalto dentro da comunidade não foram concretizadas na hora de reconhecer pessoas da comunidade nos grupos abordados.

O relato de **Rosa** se torna uma experiência particular que reforça a construção social simbólica da mulher como o outro, o inferior. Nas palavras de Aristóteles: “A fêmea é fêmea em virtude de certa carência de qualidades (...) Devemos considerar o caráter das mulheres como sofrendo de certa deficiência natural”.

Era domingo e **Rosa** voltava da praia do Pina com mais cinco mulheres fazendo o caminho de volta para a comunidade. Na metade do trajeto, o grupo foi interceptado por um homem que pediu imediatamente os pertences de todas. No meio do pânico, **Rosa** foi a única que mostrou resistência ao assalto:

Eu vou dar nele, mas aí as minhas colegas ficaram todas com medo (...) assim, a arma dele onde é que tá? (...) Bem magrinho, com bolsa nas costas e não vi arma nele. Cinco mulheres tudo forte, boa de dar uma camada de pau nele e ele ir simhora.

O relato conclui com **Rosa** entregando, como as outras mulheres, todos os seus pertences, pois a sua resistência gerou medo no grupo que a pressionou para não se opor às ordens do assaltante. Ela estava consciente da sua força particular, da força do grupo e da situação de desvantagem do assaltante, porém, a construção secular da mulher como inferior nas hierarquias de poder nas nossas sociedades prevalece no inconsciente coletivo e nas práticas cotidianas. A famosa frase de Bernard Shaw sobre a lógica do racismo explica o *modus operandi* deste mecanismo opressor: “O americano branco relega o negro ao nível do engraxate; e concluí daí que só pode servir para engraxar sapatos”. Para Simone de Beauvoir, este círculo vicioso de poder pode ser encontrado em todas as circunstâncias análogas: “quando um indivíduo ou um grupo de indivíduos é mantido numa situação de inferioridade, ele é de fato inferior” (BEAUVOIR 1970, p. 18). As mulheres, como grupo social e dentro do discurso do

inconsciente coletivo, são ainda hoje inferiores aos homens. A reação concreta de **Rosa**, e seu grupo refletem como esta construção secular ainda pesa mais nas situações da vida cotidiana e, principalmente, quando estas situações agravam a opressão de gênero transversalizada pelas classe social e raça. Vale ressaltar que **Rosa** é mulher, negra, pobre, e mora em uma comunidade ainda estigmatizada como um dos bairros mais violentos da cidade de Recife.

### **Violência sexual**

A violência sexual no transporte público e as reações de algumas mulheres diante deste tipo de violência reforçam a lógica oprimido/opressor que analisa Beauvoir e Shaw. Sendo um dos temas mais delicados durante os relatos das entrevistas, quase sempre acompanhados de lapsos de silêncio, eram também, constantemente vigiados, primeiramente, percebendo e buscando (re)conhecer olhares ou ouvidos externos que escutem ou ameacem a revelação do segredo que talvez possa vir a ser revelado. Em alguns dos casos em que estes relatos foram compartilhados, as entrevistadas mencionaram que não tinham contado esta experiência para nenhum familiar ou amizade, principalmente, por sentir vergonha do acontecido. A presença de homens, tais como marido e filhos, na hora da entrevista influenciou na decisão de compartilhar o relato ou de permanecer em silêncio. Quando alguma pergunta que sugerisse violência sexual no transporte público era realizada com a presença de um homem perto do local da entrevista, o olhar era sempre direcionado na procura desta presença/ausência. Neste sentido, o relato oral não foi suficiente para dialogar com esta experiência, pois o próprio momento, às vezes comunicado no silêncio, fugia do diálogo que se realiza com as palavras.

Os “esfregões” são constantes nas experiências de transporte, porém, algumas destas condutas foram normalizadas pelo que se extrai dos relatos, num processo complexo. Percebemos que se entendia como violência sexual e/ou assédio no transporte um contato sexual mais explícito, como literalmente tirar fotografias de partes do corpo de mulheres ou roçar os corpos até a ejaculação. Importante notar que os esfregões que reconhecemos como indiretos ou “menos explícitos”, principalmente aqueles produzidos em ônibus lotados nos horários de pico, não eram vistos pelas próprias entrevistadas como um ato de violência sexual. Antes de perceber esta normalização, as entrevistadas comentavam não ter vivenciado violência sexual ou se referiam ao tema

como uma coisa existente, mas com pouca frequência. Após esclarecimento sobre esfregões e roçadas no corpo como formas de agressão, a mudança da frequência desta forma de violência modificou nos relatos, sendo percebida como uma experiência cotidiana. Observamos que nos relatos de mulheres negras, para esta pesquisa, se concentravam as experiências de violência sexual mais dramáticas, como o caso de um homem retirar seu pênis por fora da roupa e roçar no corpo da entrevistada até ejacular nas pernas e roupas da vítima.

As reações contrárias às agressões foram poucas, explicando como primeiro motivo a vergonha que representa se expor diante de um público sendo violentada e “degradada” diante da experiência vivida. A segunda razão era a incerteza de saber se a pessoa estava armada ou se, por conta da reação diante da violência, a agressão iria mudar de violência sexual para uma agressão física.

Às vezes, a pessoa não sabe nem com quem está lidando, do jeito que as coisas estão, né? Que está lidando dentro do ônibus, se está armado ou não tá. Muitas vezes, as pessoas não falam, não diz o que está acontecendo, até por medo mesmo.

## **Medo**

As palavras têm uma história e seu significado tem uma relação direta com o espaço em que são pronunciadas. O significado das palavras deve ser entendido de acordo com seu contexto, seja histórico, econômico, espacial ou cultural. Como comenta Carlos Bacellar, as palavras podem trair ao pesquisador descuidado se estas forem interpretadas no seu sentido literal ou semântico sem observar o contexto onde estas são ditas.

Para explorar conceitos tais como o medo, implícito na mobilidade urbana das mulheres entrevistadas, foi necessário abrir uma ponte até tempos e lugares distintos para construir sentido das distintas representações desta palavra utilizada nos relatos. Uma vez que tinha ficado claro que as entrevistadas tinham definições de conceitos distintas aos nossos, tais como medo/segurança, realizamos um exercício linguístico e de imagem pois as palavras não foram suficientes, como recurso metodológico, para retratar estas diferenças. Precisamos do recurso do imaginário e da criação de um contexto espacial para dar sentido à palavra e (re)construir um conceito.

Como primeira aproximação, pedimos às entrevistadas que participaram deste exercício, para a se visualizarem numa rua escura dentro da sua própria comunidade, ou seja, no Coque. Uma vez visualizadas no imaginário espacial, falamos a palavra medo e pedimos para elas dizerem imagens, palavras e descrever tudo aquilo que fosse possível sentir e observar depois da escuta desta palavra naquele espaço imaginário. A primeira palavra pronunciada diante deste exercício foi “polícia”. A segunda foi a frase: “bala perdida”.

Para continuar explorando este exercício, modificamos o espaço e a palavra para ver os resultados das visualizações. Agora, o espaço imaginário era, igualmente, uma rua escura no bairro de Boa Viagem e falamos a palavra segurança. A resposta não mudou do exercício anterior. As entrevistadas relataram que, neste bairro nobre da cidade, a polícia, em alguma medida, poderia representar um mínimo de segurança.

Como um exercício pessoal e em alguma medida coletivo, questionamos se na cidade formal, prevista com infraestrutura urbana e serviços públicos, a polícia representaria medo para as mulheres brancas e não brancas que habitam essa área da cidade. Em alguns eventos sobre mulher e violência de gênero, escutamos a palavra homem como um elemento violentador e perigoso, mas este não necessariamente era contextualizado a uma raça/classe ou profissão específica. Nos países e cidades latino-americanas afrodescendentes, a relação da raça negra com crime é um fato que não pode ser negado. Os próprios meios de comunicação colocam um rosto e uma cor específica naquilo que representa medo na cidade formal e neste caso seria: homem negro. Por outro lado, na cidade informal e nas favelas, a figura de violência veste outra roupa, e tem uma profissão específica.

Devido aos resultados deste exercício, decidimos explorar o que representa a polícia para mulheres que vivem em áreas pobres. A polícia se tornou um motivo para modificar um trajeto de volta para casa ou mudar de um lado da rua para outra:

Chegam na comunidade como se estivessem tratando com bicho. Então eu acho que eles abordam se eles querem (...) revistar? pois que revistem! mas você não precisa ser humilhado, você não precisa bater, você não precisa (...) Quando empurram a pessoa na parede, manda abrir as pernas e fazer assim (...) É muito arrogante, como se fosse superior. Você já apanhou, você já foi humilhado, você já foi tudo e quando o direito lhe chegar (...) aquilo ali que você passou ninguém tira mais. Não tira. Marca, Marca”.

A violência generalizada exercida pela polícia com moradores e moradoras da comunidade provoca uma resistência das pessoas como grupo, pois não são apenas homens e mulheres tidos como traficantes que são abordados. Às vezes as situações chegam a abordagens à população como um todo. No relato de **Alondra**,<sup>22</sup> quando tinha 14 anos, podemos observar esta forma de abordagens onde ela foi revistada por um policial homem.

Era menina. Me deu raiva, porque eu sempre fui abordada por meninas e sempre tem a machão, né? E os meninos estavam lá, falando de não sei o quê. Aí eu cheguei com uma bolsa cheia de dudu. Aí eu fui dar os meninos. Quando estava dando dudu para os meninos, a polícia chegou. Eu ia me sair, aí ele disse: pode ficar aí... não se saia não. Aí eu já fiquei com medo, né? Mainha olhando, tudinho, estava todo mundo. Mas eu não podia sair, tinha que esperar me catar eu todinha. Aí, eles... e você, que tem ai na sacola. Aí eu botei e eles puxaram com ignorância pra ver.

Na perspectiva de dentro para fora a polícia representa medo, por outro lado observamos que, internamente, nas áreas de becos e vielas para mulheres alheias a esses espaços, eles, representam medo, por serem áreas pouco frequentadas e desconhecidas, da própria comunidade. Nesse sentido, o desconhecido representa temor, independente da infraestrutura urbana do espaço.

De forma geral, as mulheres entrevistadas se sentem confortáveis no contexto interno da comunidade, mas principalmente nas áreas onde são (re)conhecidas. As mulheres que vivem em áreas de becos não falam desse espaço com temor, pelo fato de terem se apropriado dele. No entanto, as que não vivem no beco e desconhecem sua dinâmica interna têm a tendência a temer o trânsito por esse espaço, embora ao mesmo tempo continuem estando no espaço coletivo do Coque, que as brinda com segurança. A partir de uma visão global do Coque como área de trânsito, **Susana**<sup>23</sup>, moradora nas áreas de beco, comenta: “Medo eu não tenho, pode ter uma arma, pode ter dez, né? Ninguém se mete na frente de ninguém, mas aí a gente vem”. **Maria**<sup>24</sup>, também moradora do beco, mostra estar habituada com a área onde mora, mas reconhece as dificuldade de transitar por estes espaços:

É, a gente mora aqui... quando for pra venda, você tem que passar no beco... de volta também (...) qualquer coisa é beco. Entra em beco, sai em beco, muito beco, né? E de noite a gente fica, porque a gente já mora aqui, já esta acostumado e precisa, mas que seja bom não é, não. Às vezes, a gente precisa

---

<sup>22</sup> Nome fictício

<sup>23</sup> Nome fictício

<sup>24</sup> Nome fictício

sair de noite, né? Uma farmácia, não sei o que, de noite, né? É escuro e a gente, às vezes, se encontra com alguma visita... que a gente não quer se encontrar. Aí o coração dá aquela lapada. Morar em favela é isso. É conviver com desprezo.

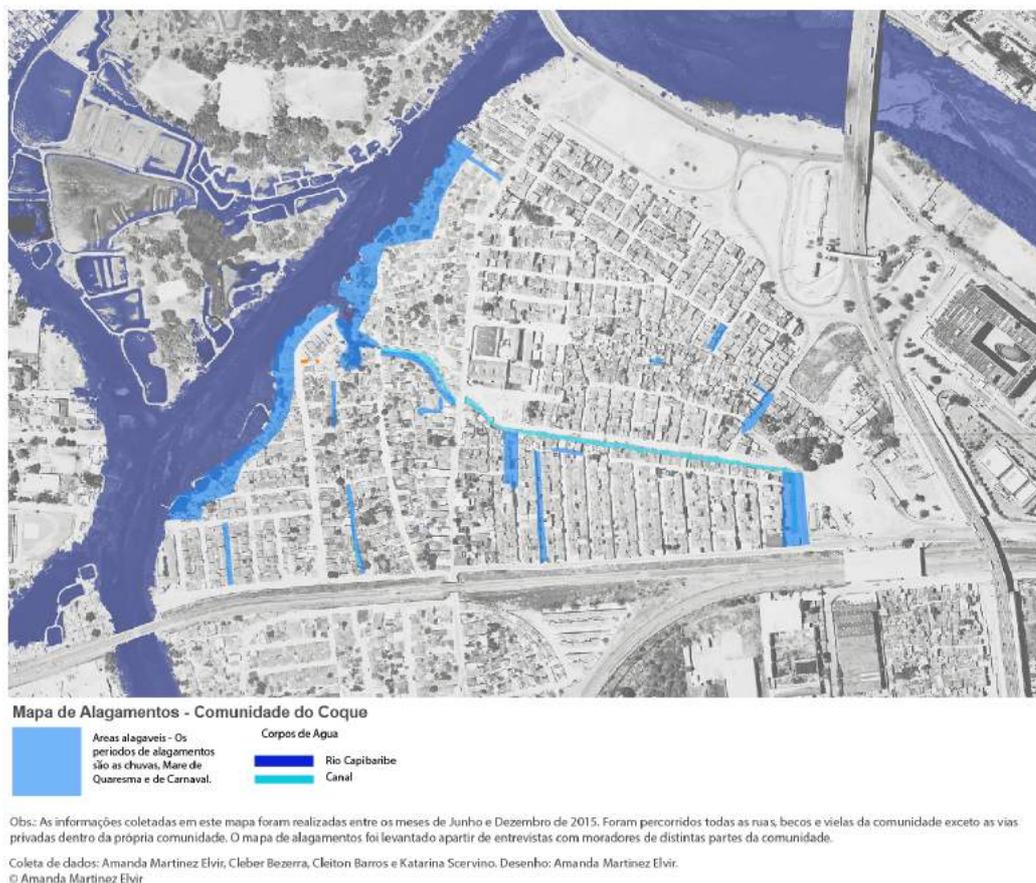
Internamente, as áreas de becos são reconhecidas como as áreas de tráfico, devido ao traçado labiríntico das vias. O tráfico como atividade não é necessariamente observado como perigo e sim a presença da polícia e a violência exercida contra a comunidade em razão do tráfico. Por outro lado, numa perspectiva global, as mulheres se sentem mais seguras dentro da comunidade do que fora. Para **Vilma**: “Aqui ninguém mexe com a gente. Aqui a gente está, andando na hora que quer, ninguém mexe com ninguém, né? Graças a Deus. Tenho mais medo de andar lá fora que aqui no Coque”.

### **Alagamentos**

Falar em mobilidade urbana em Recife e na comunidade do Coque também representa falar nos deslocamentos em vias alagadas. Os motivos de alagamentos da comunidade não, necessariamente, acontecem em razão de chuvas, mas por conta dos movimentos da maré. As áreas mais afetadas pelos alagamentos da maré são as moradias e as vias próximas ao Rio Capibaribe. As marés mais reconhecidas e instauradas na memória da população são a maré de Quaresma e a maré de Carnaval (Figura 29).

Os percursos realizados nas áreas alagadas são outra representação do Conceito Medo entre a população em geral. As mulheres entrevistadas realizam deslocamentos associados à memória. As pessoas reconstroem as vias em um imaginário individual, lembrando as ruas secas e seus buracos para conseguir andar por estas mesmas vias quando alagadas. Aparentemente, no Coque também se caminha através da memória.

Figura 29. Mapa de Alagamentos da comunidade do Coque



Fonte: Amanda Martínez Elvir (2016)

A representação do medo em vias alagadas não se reduz apenas aos buracos que podem gerar acidentes, mas a inimigos concretos que perseguem moradores de muitas favelas de Recife, que transitam por vias sem saneamento básico: as doenças. A leptospirose, ou doença do rato, a hepatite e outras doenças têm deixado muitas vítimas mortais em múltiplas comunidades e o Coque não é uma exceção: “Meu menino teve . Teve hepatite por causa desse negócio, dessas águas...” (Maritza, 2016). Os deslocamentos em época de chuva imobilizam a população recifense em geral, mas a ameaça do trânsito entre fezes e buracos é próprio de quem mora nas favelas dentro da capital pernambucana: “A gente fica dentro de casa. Não saio devido a isso, a doença de rato... a gente fica com medo disso e de cobra que entra quando a maré enche” (Maria, 2015).

## **Sexualidades Dissidentes / Afetividade**

Na América Latina e no Caribe, têm acontecido um processo de reivindicação e mobilização política em defesa do reconhecimento da diversidade sexual e afetiva que afirma os direitos sexuais e de cidadania. Estes movimentos têm como fim a erradicação da discriminação pela orientação sexual/afetiva e a identidade de gênero. Os espaços urbanos latino-americanos perpassam por uma complexa construção de cidadania em função da classe, raça/etnia e gênero. A cidade formal, tanto quanto a informal, contém dentro de si esses recortes identitários que geram formas específicas de se relacionar com o espaço.

Segundo Fátima Lucena (2014), nos deparamos com uma complexidade que implica em diversidade e diferença. A cidade como espaço físico e social tenta reduzir a complexidade do ser humano, tendo como resultados preconceito e discriminação. Segundo Roberto da Matta: “ser cidadão (e ser indivíduo) é algo que se aprende, e é algo demarcado por expectativas de comportamento singulares” (DA MATTA 2000, p.60). Dentro deste padrão comportamental de cidadania, aparecem as sexualidades dissidentes definidas como sexualidades/afetividades resistentes ao heterossexismo, ao patriarcado e ao capitalismo (SÁEZ 2007, p. 420. Figura 30).

Para ter um panorama do nível de complexidade das sociedades latino-americanas em relação ao que entendemos por sexualidades e relacionamento afetivo-sexual, encontramos em Lucena (2015) uma classificação pertinente para contemplar distintas formas de cidadania que se produzem no espaço urbano. Como comenta a autora, esta classificação conformada por 14 categorias, está à espera de mais classificações:

mulheres heterossexuais, homens heterossexuais, homens homossexuais (gays), mulheres homossexuais (lésbicas), homens bissexuais, mulheres bissexuais, os travestis, as travestis, os cross-dressers, as cross-dressers, os transexuais, as transexuais, hermafroditas e pansexuais (LUCENA 2015, p. 254).

As orientações sexuais/afetivas e a identificação com o corpo representam uma mobilidade urbana específica com experiências determinadas nos sistemas de transporte. **Mary**<sup>25</sup> sempre soube que era mulher, apesar de segundo ela própria

Figura 30. Marcha da diversidade 2016 - Coque, Recife.



Fonte: Amanda Martínez Elvir (2016).

esclarece: ter nascido no “corpo errado”. A modificação do corpo das mulheres travestis do Coque inicia na adolescência através do consumo de anticoncepcionais. Estas transformações têm um custo que, em alguma medida, obriga as mulheres travestis da comunidade a procurarem a prostituição como uma forma de

renda para financiar a transformação e a busca por aquela imagem física que reflita no espelho a imagem de si mesma que se esconde no imaginário.

Nossa experiência de pesquisa, tanto na busca de mulheres travestis/transsexuais, quanto nos relatos obtidos, nos levou a reconhecer as realidades de violência física, psicológica e moral que recebem estas mulheres dentro da própria comunidade. A negação de trabalho, ainda pouco remunerado dentro e fora da comunidade, deixa a prostituição como um dos poucos ou como único recurso de trabalho para geração de renda.

Conseguimos observar, de forma superficial, que as mulheres travestis que moravam na comunidade e cujos relatos foram resgatados têm um deslocamento em função do seu trabalho na prostituição. O mecanismo de vida funciona ao inverso, dormindo de dia e trabalhando de noite, percorrendo avenidas específicas. A característica física das avenidas gira em função de ter um fluxo de automóveis médio, com alguns espaços pouco iluminados que possibilitem lugar para estacionar um carro e preservar no anonimato a identidade do cliente.

No que diz respeito ao comportamento dentro dos meios de transporte, como ônibus foi comentado que dentro do transporte: “eu me comporto e falo direito”(Mary). Os espaços da cidade delimitados para “ser” são poucos e os meios de transporte não

---

<sup>25</sup> Nome fictício

representam este tipo de espaço, pois em geral, as pessoas não-heterossexuais da comunidade são obrigadas a não assumir ou demonstrar sua afetividade tanto dentro quanto fora. Assumir significaria se colocar em situações que poderiam repercutir em violência física e verbal.

No caso de **Raquel**<sup>26</sup>, enquanto viaja no ônibus com a sua namorada, comenta:

Ai, uma vez, tinha um homem do lado de **Manu**, que sempre ela se senta na janela, normalmente. Ele tinha uma cara bem feia. Ele conseguiu com que a gente se recuasse... pra gente ficar de boa, assim... amiguinhas. Porque ele estava com uma cara tão feia. Eu disse, eu não vou nem tocar em **Manu**, porque normalmente a gente se alisa, dá a mão, mas foi tão chocante e ele estava com a cara tão feia. Eu estava com medo desse homem que nos olhava tanto que a gente comentou.

Nesta pesquisa, decidimos deixar registrado por escrito os relatos de mulheres não-heterossexuais como uma forma de nomear e reconhecer sua existência no espaço urbano, assim como mencionar as violências recebidas enquanto transitam e vivenciam os espaços públicos da cidade. Não pretendemos aprofundar na relação com o espaço das sexualidades dissidentes, mas sim reconhecer um vazio de pesquisa para estas outras formas de conviver no espaço, principalmente em pesquisas relacionadas ao desenvolvimento urbano.

---

<sup>26</sup> Nome fictício

## 5 Conclusões propositivas

O controle do espaço e o exercício de dominação através dele na mobilidade urbana se produzem através do controle do tempo e da acessibilidade. A possibilidade de viver na cidade depende do acesso a determinados espaços que permitem produzir e reproduzir a vida material, sendo o trabalho necessário para isso. Para Villaça, “o homem urbano precisa se deslocar espacialmente e nisso depende energia e perde tempo” (VILLAÇA 2001, p. 354). O conceito de trabalho, necessário para reproduzir a vida material e o acesso a ele, é um conceito que ainda não envolve as atividades desempenhadas pela mulher urbana na atualidade. Para reproduzir a força de trabalho, o trabalhador precisa de uma série de mercadorias (comida, roupa, habitação, combustível) para manter a saúde, a vida e a força para o trabalho. Para Gayle Rubin (1993), estas mercadorias precisam ser consumidas antes de serem transformadas em substâncias de manutenção. A comida precisa ser cozinhada, roupas limpas, camas feitas, lenha cortada, etc. É nesse sentido que o conceito de trabalho na perspectiva da mulher, como um trabalho que desempenha na vida urbana, não está incluso na dominação através do tempo na mobilidade urbana, pois o controle do tempo através do deslocamento apenas considera o deslocamento de casa para o trabalho realizado pelo homem urbano.

A desigualdade surge através das diferenças de acessibilidade ao espaço físico, onde se produzem o trabalho e as atividades sociais, porém, como já foi discutido nesta pesquisa, o espaço também oferece uma dimensão simbólica. As mulheres, principalmente aquelas de classes populares, experimentam uma segregação em razão da sua classe através do controle do tempo, devido a prolongados deslocamentos na cidade e devido ao seu gênero, em que investem mais tempo de deslocamento, comprometendo o próprio conceito de lazer que se define como tempo destinado ao serviço dos outros.

A mobilidade urbana de distintos grupos de mulheres está condicionada por fatores como o papel social que as responsabiliza por atividades específicas, tais como a criação dos filhos, o cuidado de pessoas doentes e idosos, a manutenção física e financeira do lar. Todos estes fatores estão condicionados à classe social, raça/etnia, a localização dos bairros na cidade onde habitam e as características físicas dos seus bairros, estejam elas dentro da cidade formal ou informal. O ritmo biológico do corpo também condiciona a

mobilidade urbana de mulheres, pois a idade e o período de gestação influenciam os trajetos e o tipo de transporte público utilizado. A identidade da mulher homologada ao seu corpo se reflete na forma como ela utiliza o espaço urbano e os trajetos que visita na sua cotidianidade. Tal como coloca Franca Basaglia:

Se a mulher é natureza, sua história é a história do seu corpo, mas um corpo que ela não é dona porque este apenas existe como um objeto para os outros, ou em função dos outros; e no qual se centra uma vida que é a história de uma exploração (BASAGLIA 1993, p. 35).

Nesse sentido, o corpo representa um determinante que mobiliza ou imobiliza mulheres. Nos relatos das mulheres entrevistadas para esta pesquisa, conseguimos observar como o próprio período de gestação e a presença de filhos cria condições de mobilidade específicas em função deste serviço para e pelos outros.

Como foi explicitado ao longo deste estudo, buscamos descrever a mobilidade urbana de mulheres que vivem em realidades de pobreza através de um retrato que permite observar os efeitos da segregação sócio-espacial e da exclusão representados na vida pessoal das mulheres da comunidade do Coque. Um dos objetivos específicos deste estudo foi historicizar a construção social-simbólica da mulher latino-americana, paralelo aos processos de produção do espaço urbano em cidades da região a fim de demonstrar a exclusão da mulher como grupo social da produção do espaço das cidades em que vivemos.

Nosso percurso histórico nos coloca dentro do contexto colonial da região em que as teorias decoloniais colocam as populações negras e indígenas incluídas na categoria de não-humanas, excluindo estas populações de todas as esferas sociais, econômicas e políticas. Se, por um lado, Benjamin Frankling afirma que a história oficial do mundo tem sido escrita pelos vencedores, esta pesquisa demonstra que as mulheres latino-americanas, como sujeito desta pesquisa, têm permanecido silenciadas pela história oficial relatada pelos vencedores e, curiosa e infelizmente, até mesmo pela própria história dos vencidos (HERNANDEZ e MURGUIALDAY, 1992).

Milton Santos define o espaço como um conjunto de relações que se desenvolvem através de funções e de formas que representam uma história escrita por processos do passado e do presente. Em outras palavras, o espaço se torna um conjunto de formas representativas das relações sociais do passado e do presente e de uma estrutura que se

expressa através de relações sociais indicativas de processos e funções (SANTOS 1984, p. 95 apud. HIERNAUX e LINDON, 2013). Santos coloca que os processos sociais terminam adquirindo um caráter geográfico devido à territorialização das ações sociais.

Para a geografia crítica, se o espaço fosse uma estrutura totalmente subordinada às outras estruturas sociais, então o espaço teria que experimentar mudanças simultâneas às mudanças sociais como um efeito de reflexo. Porém, para Hiernaux e Lindon, a prática tem demonstrado o contrário, já que as formas espaciais resultam resistentes às mudanças do mesmo jeito que acontece com as formas jurídicas que experimentam uma velocidade nas suas mudanças estruturais mais lenta que os processos sociais. Os autores afirmam que o passado surge no presente através de formas espaciais. De acordo com essa lógica, nós interpretamos que a exclusão da mulher como grupo social, acontece do mesmo modo como foram as exclusões de populações negras e indígenas na produção do espaço no século passado (e mesmo ainda hoje). Os poucos avanços sociais e mudanças nas lutas feministas e de movimentos de negros, negras e indígenas não necessariamente modificariam as formas espaciais que contribuem no reforço da segregação e exclusão destes grupos através do espaço produzido. Contudo, ainda vivemos em cidades e espaços que excluem a mulher como grupo social, pois, como argumenta Santos (1979), as mudanças no espaço não acompanham necessariamente os processos sociais e o espaço se torna independente destes processos.

Observamos ainda que, se por um lado a opressão das mulheres se dá em todas as classes sociais, por outro lado, é preciso reconhecer que esta opressão não se articula da mesma forma nas mulheres das camadas de alta renda e a de classe trabalhadora, que vivem em realidade de pobreza. A classe e a raça/etnia no contexto histórico/social latino-americano cria distintas formas das mulheres se relacionarem com o espaço, tal como foi demonstrado nos capítulos dois e três desta pesquisa. Enquanto a leitura do espaço doméstico como um espaço meramente feminino se cumpre para a maioria de mulheres brancas de nossas sociedades colonizadas, isto não acontece para as mulheres negras e indígenas das camadas de baixa renda que se relacionavam e ainda se relacionam com a rua através de um conceito que, em alguma medida, simboliza liberdade e desafio. Para as famílias que vivem aglomeradas em uma habitação coletiva, a rua, o beco ou a viela se caracterizam como o espaço público ou o espaço individual - que suas moradias não são capazes de lhes oferecer.

Observamos que, em alguma medida, a estrutura do passado da mulher negra escrava brasileira se repete no presente. Enquanto, no passado, a rua e o conhecimento do espaço urbano representavam uma forma de liberdade da escravidão, da *casa grande* no Brasil, na atualidade, de acordo com a pesquisa de Durand (1999), e com este estudo que se coloca a rua como um espaço que ainda significa uma forma de liberdade enquanto a relação entre o trabalho informal e as empregadas domésticas. Enquanto as empregadas domésticas são submetidas a um esquema trabalhista que remete à *casa grande*, as vendedoras ambulantes observam, na rua, a oportunidade de exercer um emprego sem chefe, nem horário, e seus tempos são administrados por elas mesmas.

Um fator importante observado nas experiências vivenciadas nas distintas formas de deslocamento é a reação das mulheres entrevistadas diante de fenômenos como a violência sexual. Esta forma de violência foi normalizada, assim como se reforçou a construção identitária dentro de um conceito de inferioridade que não permite às mulheres reagirem diante destas violências. O agravamento da violência sexual experimentado por mulheres negras, nesta pesquisa, permite observar uma estrutura social marcada pela escravidão e pelo patriarcalismo, que inferioriza em razão da raça/etnia e classe. Nesse sentido, mesmo modificando o espaço urbano para que este “proteja” as mulheres diante de problemáticas, como a violência sexual produzida na mobilidade urbana, tal fato não necessariamente modifica a construção identitária de inferioridade que se estabelece no inconsciente coletivo social e que se agrava em mulheres pobres negras e indígenas.

Retomando as palavras de Santos, os processos sociais não necessariamente modificam o espaço. Segundo Villaça (2001), o espaço raramente age sobre o social, assim que esta transformação Sócio-espacial teria que partir de uma ressignificação da mulher, tirando-a do conceito de inferioridade. O espaço poderia estimular a mulher a utilizar a sua própria força e fortaleza sem necessariamente continuar alimentando os conceitos de inferioridade e fragilidade próprios para mulher de classes sociais específicas.

No tocante à mobilidade urbana em áreas de pobreza, consideramos que esta se dá, em um cenário complexo que relaciona a localização do bairro com as características do território, gerando padrões de mobilidade específicos que não poderiam ser generalizados nos estudos sobre mobilidade urbana e segregação sócio-espacial. Nossa participação na pesquisa de campo sobre o Mapeamento das Áreas Críticas de Recife

(2013-2014) nos levou a criar uma lista de comunidades em função da sua localização e da característica geográfica do território, que demonstra, em alguma medida, o nível de complexidade espacial que se apresenta nas realidades de pobreza da cidade de Recife. Esta complexidade de características do território e localização gera padrões de mobilidade específicos e diferenciados de uma comunidade para outra (Tabela 3 e Figura 31).

**Tabela 3. Classificação de comunidades visitadas para o Mapeamento das Áreas críticas de Recife.**

<b>Localização</b>	<b>Característica Física</b>	<b>Comunidade</b>
Área Central	Terreno Plano	Comunidade do Coque
	Comunidades em Beiras de Rio	Favela do Pina
Periferia	Terreno Plano	Comunidade Dacing Days
	Morro	Linha do Tiro
	Morro / comunidades desenvolvidas em Escadaria	Córrego do Euclides
	Comunidades em Beiras de Rio	Comunidade Depuradora/Beberibe
Outros	Comunidades em Beira de Canal	Comunidade Escorregou ta dentro/ Estrada dos Remédios
	Comunidades na Beira da Praia	Comunidade Beira da Maré/Imbiribeira
	Comunidades nas margens da linha de trem	Comunidade Beira da Linha / Ibura
	Comunidades nas margens do metrô	Comunidade Beirinha da Estancia

**Fonte: Amanda Martinez Elvir - Diário de Campo – (2014).**

A desconstrução do sujeito ‘mulheres’ na pesquisa de campo criou vários cenários e várias formas de ser mulher com mobilidades distintas, conforme as características de raça, faixa etária e formas de renda, ainda que todas estejam, no caso desta pesquisa, em situação de pobreza. A mobilidade registrada se diferencia para mulheres diaristas ou empregadas domésticas, donas de casa, trabalhadoras do comércio informal (vendedoras de rua), prostitutas, traficantes, mulheres travestis, jovens, idosas, gestantes e crianças. Esta complexidade nos leva a vários cenários do que significa ser mulher na cidade, mais especificamente em uma favela brasileira, e a mobilidade que se traduz de acordo com estas características. A complexidade do real nos leva a convidar futuros estudos focalizados nestas distintas formas de cidadania e de se relacionar com o espaço urbano.

Figure 31. Comunidade Escorregou ta Dentro, Recife – PE.



Fonte: Amanda Martínez Elvir - Mapeamento das Áreas Críticas de Recife.

Os sistemas de transporte, seu acesso e suas tecnologias, não segregam pessoas de classes sociais e gêneros distintos de forma isolada. A segregação e a exclusão através da mobilidade urbana pertencem a um outro sistema de controle e opressão global, regional e local em função da dominação de uma classe para outra.

Nesta pesquisa, foi escolhido estabelecer um diálogo de saberes e história sobre países latino-americanos, reconhecendo o Brasil como um país pertencente à região. O Brasil apresenta características culturais, históricas, políticas e socioeconômicas em comum com os demais países latino-americanos, o que faz com que a compreensão da região também ajude a conhecer melhor a realidade brasileira. América Latina não é uma região isolada e, para compreender as problemáticas desta parte do mundo, se faz necessário criar diálogos entre saberes dos países que conformam a região que a compõem.

Uma das questões mais importantes que esta pesquisa pretende contribuir (na tentativa de explicar os processos e mecanismos de segregação através do espaço) é o fato de criar pontes para tempos, lugares e classes sociais distintas daquelas do (a) pesquisador (a). Por isto, a interpretação de discurso e o reconhecimento das diferenças nas estruturas de poder se faz necessário para criar pesquisas que nos aproximem da realidade que se tenta retratar.

Com base na experiência e nas contribuições da pesquisadora boliviana Silvia Rivera Cusicanqui, fundadora do *Taller de Historia Oral Andina*, propomos “um diálogo que estabeleça pontes entre as brechas da classe, do habitus cultural e da geração” e do nosso caso, de gênero. Nas palavras de Cusicanqui: “A relação da escuta enfrenta minimamente duas pessoas, portadoras das suas próprias peculiaridades sociais e históricas. Suas localizações no diagrama social podem ser inclusive opostas” (CUSICANQUI 2010, p. 228). A Antropóloga Rita Segato também se apóia no reconhecimento das diferenças em função da construção de um pluralismo social, onde até que não seja criada uma consciência das diferenças sociais, não conseguiremos visualizar a complexidade social/urbana enquanto pesquisadores em função da desconstrução de conceitos universalizantes, tais como o próprio conceito de cidadania.

Por outro lado, a palavra tem limites e daí surge a importância de utilizar a palavra como um registro para a realidade do subalterno, mas não apenas como um único recurso metodológico. A práxis e a observação participante também se tornam recursos para avaliar, estudar e entender uma realidade distinta da nossa.

O mundo em que vivemos é diverso e complexo, não é um mundo com realidades nem conhecimentos universais. As realidades particulares da América Latina são complexas e heterogêneas. Este trabalho é, também, um convite para mergulhar e registrar as distintas faces e representações do real na América Latina. Há histórias, saberes, conhecimentos e realidades que ainda não têm palavras (aquelas legitimadas em nossas sociedades) que registrem estas experiências. Este estudo é uma tentativa de direcionar a palavra e o conhecimento para os grupos oprimidos. Se trata de legitimar e registrar uma comunicação oral ainda não reconhecida.

## Referências

ADEY, Peter. **Mobilities**. Londres, Routledge, 2010.

AHMED, Sara, CASTADA, Claudia, FORTIER, Anne-Marie, and SELLER, Mimi. **Uprootings/Regroundings: Questions of home and migration**. Oxford: Berg, 2003.

ALBERTI, Verena. Fontes Oraís: História dentro da História. In: PINSKY, Carla. **Fontes Históricas**. São Paulo, Contexto, 2008.

ANDREWS, Howard F. Journey to work considerations in labour force participation of married women. **Regional Studies** 12, p.11- p. 20, 1978.

ARENDDT, Hannah. O que é autoridade? In: **Entre o passado e o futuro**. Editora Perspectiva, São Paulo, 2002, pp. 127-187

AUBERT, Nicole. Urgence et instantanéité: les nouveaux pièges du temps. In HIERNAUX, Daniel ¿Identities móviles o movilidades sin identidad? In: **Questões territoriais na America Latina**. Buenos Aires, Ed. Clacso, 2006.

BAUDRILLARD, Jean. **Os sistemas dos objetos**. São Paulo, Perspectiva, 1973.

BASAGLIA, FRANCA. **Mujer, locura y sociedad**. Universidad Autónoma de Puebla. 1ª. edición, 1993.

BEAUVOIR, Simone. **O segundo sexo**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política – Obras escolhidas – Vol. 1**, São Paulo: Brasiliense, p. 222-232, 1987.

BERGMANN, Sigurd. and SAGER, Tore. **The ethics of Mobility: Rethinking place, exclusion, freedom and environment**. Aldershot: Ashgate, 2008.

BURMEISTER, Hermann. **Viagem ao Brasil**. Edusp/Itatiaia: 1980 (1852).

BUSCARONS Cecilia; COBO, Teresa. Discursos de gênero, legislación y ciudadanía: Uruguay 1903-1932. **Anuario de hojas de Warmi**, Murcia, n. 14, 2009.

BÜSHER, Monika. and URRY, John. **Mobile methods and the empirical**. European Journal of Social Theory 12 (1): 99-116, 2009.

CARNEIRO, Sueli. Enegrecer o feminismo: A situação da mulher negra na América Latina a partir de uma perspectiva de gênero. **LOLA Press** no. 16. Uruguay: 2001.

CAROCIO, Alba. Muchas y Rebeldes: memoria de las mujeres en el proceso independentista. **Revista Nuestro Sur**. Centro Nacional de Historia (CNH), Caracas, Venezuela, 2011.

CARVALHO, Marcus. De portas adentro e de portas afora: trabalho domestic e escravidão no Recife, 1822-1850. **Afro-Ásia**, n. 29/30, p. 41-78, 2003.

CASAS, Bartolomé de las. Breve relato de la destrucción de las índias, In: SAINT-LU Andre. **Las Casas et les femmes des conquistadores et de colon**. Caravelle, Université de Toulouse, CMHLB, p. 191, 1972.

CHACON, Vamireh. **O Capibaribe e o Recife**. Recife, Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1959.

CHASSOT, Attico I. **A Ciência é masculina? É sim, senhora!** São Leopoldo: Editora Unisinos, 2003. (Coleção Aldus 16).

CHOCANO, M. y MANNARELLI, M. Trabajo y violencia sexual en la colônia, en **¡VIVA!** n.9, Flora Tristán, Perú, 1987.

COSTA, Francisco A.. **Arredores do Recife**. Recife, Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981.

CRESSWELL, Tim. **On the move: mobility in the modern western world**. London: Routledge, 2006.

CRESSWELL, Tim. e UTENG, Tanu. Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding. In: **Gendered Mobilities**. Ashgate Publishing, Ltd., 2008.

CUSICANQUI, Silvia. **Ch'ixinakax utxiwa: una reflexión sobre prácticas y discursos descolonizadores** – 1<sup>a</sup> ed. Buenos Aires: Tinta Limón, 2010.

DA MATTA, Roberto. **A casa & a rua. Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil.** Rio de Janeiro: Rocco, 2000.

DAVIS, Mike. **City of Quartz.** Verso: New York, 2016.

DAVIS, Mike. **Planeta Favela.** Tradução de Beatriz Medina – São Paulo: Boitempo, 2006.

DIAZ, L. Aldo. Nicaragua: visión estructural desde la otra história. **Revista de la Academia de Geografía e História de Nicaragua.** Managua, Nicaragua, Tomo LXXV, pp. 21- 69, 2014.

DE SOUSA e SILVA, Adriana. and GORDON. Eric. **Net locality: Why location Matters in a networked world.** Malden, MA and Oxford: Wiley-Blackwell, 2011.

DURAND. Veronique. Estudo comparativo sobre o trabalho de mulheres vendedoras de rua em Calcutá e Recife. **Revista Estudos de Sociologia, 1, 5: 1999.**

EDERSON, Tim. Commuter: Mobility, rhythm, commuting. In: Crasswell T and Merriman P. (eds) **Geographies of Mobilities: Practices, Space, Subjects.** Farnham and Burlington, VT: Ashgate, 189-204.

El de adentro-El de afuera. **Revista Las mujeres,** Bogotá, n. 4. Out. 1978.

ELLIOT, Anthony. e URRY, John. **Mobile lives.** New York and London: Routledge, 2010.

ELVIR, Amanda M. Movilidad urbana y planeación de la ciudad: una visión de género. **Revista Multiplica.** Guadalajara, no. 73. Junio, 2012.

ELVIR, Amanda M. Construção Social da Segregação. **Revista Continente.** Recife, ano XIII, no. 153. Setembro, 2013.

ENEVOLD, Jessica. Men and Women on the move. Three Dramas of the Road. **European Journal of Cultural Studies 3.** P. 403-420, 2000.

ERICKSEN, Julia. An Analysis of journey-to-work for women. **Social Problems 24,** 1977.

FAGNANI, Jeanne. Women's commuting patterns in the Paris region. **Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie** 74, p.12 – p.24, 1983.

FERREIRA, Flavio. Cidades coloniais brasileiras e espanholas na América: uma abordagem comparativa. **Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro, 1997, p. 557-562.

FREITAS, Alexandre S. **Fundamentos para uma sociologia crítica da formação humana: um estudo sobre o papel das redes associacionistas da educação**. Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFPE. Recife, 2005.

FOCAULT, Michel. **Ditsetécrits**. ÉditionÉtablie sous la direction de Daniel Defertet François Ewald. Collaboration de Jaques Lagrange, Vol. I et II. Paris. Quarto Gallimard, 2001.

FORAM, Clere. City Lab. **Howto design a city for women**[online]. 2013.

FOX, Marion B. Working women and travel: the access of women to work and community facilities. **Journal of the American Planning Association** 49, p. 70 - p.156, 1983.

FURTADO, Celso. **A economia latino-americana: Formação histórica e problemas contemporâneos**. Argentina: Siglo XXI, 1976.

GRAHAM, Sandra Lauderdale. **Proteção e obediência: criadas e seus patrões no Rio de Janeiro, 1860-1910**. Tradução Viviane Bosi. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

GODELIER, Maurice. **Lo ideal y lo material: pensamiento, economias, sociedades**. Madrid: Taurus, 1989.

GRAHAM, Steven. and MARVIN. Simon. **Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition**. London and New York: Routledge, 2001.

GUIDDENS, Anthony. **Consecuencias de la Modernidad**. Madrid: Alianza editorial, 1993.

GUPTA, Akhil e FERGUSON, James **Anthropological Locations: Boundaries and Grounds of a Field Science**. University of California Press, 1997.

HANSON, Susan e HANSON, Perry. The impact of married women's employment on house-hold travel patterns: a Swedish example. **Transportation 10**. p. 83-p. 165, 1981.

HARMERLY, Michael. **História social y económica de la antigua provincia de Guayaquil, 1763-1842**. Guayaquil: 1973, pp. 156-157.

HARVEY, David. **Social Justice and the City**. London, Edward Arnold, 1976.

HARAWAY, Donna. Saberes Localizados. **Cadernos Pagu (5)**, pp. 07-41, 1995.

HIERNAUX, Daniel ¿Identidades móviles o movilidades sin identidad? In: **Questões territoriais na America Latina**. Buenos Aires, Ed. Clacso, 2006.

HIERNAUX, Daniel. **Los senderos del cambio**. Plaza y Valdés – Centro de Investigaciones Científicas Jorge L. Tamayo, 1999.

HIERNAUX, Daniel e LINDON, Alicia. Renovadas Intersecciones: La espacialidad y lo Imaginario. In: **Geografías de lo imaginario**. Org. Alicia Lindon y Daniel Hiernaux. – Barcelona: Anthropos Editorial: México: Universidad Autónoma Metropolitana – Iztapalapa. Div. Ciencias Sociales y Humanidades, 2012.

HERNANDEZ, Rosalva. De feminismos y Poscolonialismos: reflexiones desde el Sur del Rio Bravo. Em **Decolonizando el Feminismo: Teorias y prácticas**. Cátedra, Enero, 2008.

HERNANDEZ, Teresita; MURGUIALDAY, Clara. **Mujeres indígenas, ayer y hoy: aportes para la discusión desde una perspectiva de género**. Talasa Ediciones S.L. Madrid, 1992.

HOLLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. Rio de Janeiro, José Olympio, 1981 (C. 1936) IBARRA, Joaquin (org.). **Recopilacion de Leyes de los Reynos de las**

**Indias (mandadas imprimir y publicar por la magestad católica del Rey Don Carlos II nuestro señor).** Madrid, Impressora de dicho Real e Supremo Consejo, 1791.

HOWE, Anna e O'CONNOR, Kevin. Travel to work and labour force participation of men and women in an Australian metropolitan área. **Professional Geographer** 34, p.50 – p.64, 1982.

IBGE. Censo Demográfico 2010. Aglomerados Subnormaia : primeiros resultados.

JAUÉGUIBERRY, Francis. L'homme branché, mobile et presse. In Asher François e GORDARD, Francis (comps.). **Modernité: la nouvelle carte du temps.** Editions del L'aube, Datar, 2003.

JIRON, M. Paola. Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana. **Revista venezolana de estudios de la mujer**, Caracas, v. 12, n. 19, 2007.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado. Contribuição à semântica dos tempos históricos.** Rio de Jandei-ro: Contraponto, Ed. PUC-Rio, 2006.

LAGARDE, Marcela. Tierras conquistadas, mujeres cautivas. En: **Otra Guatemala**, n.10, México, 1990.

LAGARDE, Marcela. **Los Cautiverios de las Mujeres:** madresposas, monjas, putas, presas y locas. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2005.

LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN WOMEN'S COLLECTIVE. **Slave of Slaves. The challenge of Latin American Women.** Des femmes, Paris, 1980.

LAVRIN, Asunción. Investigación sobre la mujer de la Colonia en México: siglos XVII y XVIII. En: Asunción Lavrin (comp.). **Las mujeres latino-americanas. Perspectivas históricas, México.** Fondo de Cultura Económica, 1985, p. 33-73.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro 2001.

LEME, Maria Cristina. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In LEME, Maria Cristina (Org.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965/*. 2. Ed. – Salvador: EDUFBA, 2005.

LINDON, Alicia. Territorialidad y Género: una aproximación desde la subjetividad espacial. **Cuadernos A. Temas de Innovación Social**, Ciudad de México, n.19, pp. 13-32, 2006.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo, Martins Fontes, 1981.

LUGONES, Maria. Hacia un feminismo descolonial. **Revista Hipathya**, Vol.25, n.4. Otoño, 2010.

LUCENA, Maria de Fátima Gomes de. **Saúde, gênero e violência: um estudo comparativo Brasil/França sobre a saúde da mulher negra**, 2 ed. /Maria de Fátima Gomes de Lucena. –Recife: Ed Universitária da UFPE, 2014.

LUCENA, Maria de Fátima Gomes de; GOUVEIA, M. A. L. Tráfico de Pessoas e Violências: algumas considerações sobre vulnerabilidade social, gênero e migração não documentada do Brasil para a Europa na contemporaneidade. In: Sarita Amaro. (Org.). **Dicionário Crítico de Serviço Social**. 1ed. Rio de Janeiro: Autobiografia, 2015, p. 244-266.

MATIAS DO SANTOS, Vivian. **Ciência e Tecnologia: expressões sutis da discriminação de gênero?** Emancipação (UEPG. Impresso). , v.10, 2010. (p.459 - 477) Disponível em <<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/emancipacao/article/viewArticle/1217>>. Acesso em 14 de Outubro de 2016.

MARTIN, Emily. The egg and the sperm: How Science has constructed a romance based on stereotypical male-female sex roles. **Signs: Journal of Women in Culture and Society** 16 (3), p. 485-501, 1991.

MATTOS, Patricia. A dor e o estigma da puta pobre. In: SOUZA, Jessé. **Ralé brasileira: quem é e como vive**. Jessé Souza; colaboradores Andre Grillo [et al.] Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

MARX, Karl e ENGELS, F. **A ideologia alemã**. Trad. Conceição Jardim e Eduardo Lúcio Nogueira. São Paulo, Presença e Martins Fontes. 2 v. s. d.

MASSEY, Doreen. A global sense of place. In: **Marxism today** (38), 1991.

MENEZES, José Luiz Mota. **Mobilidade urbana no Recife e seus arredores**. Recife: Cepe, 2016.

MORALES, Jose Miguel. **La construcción de la sociedad utópica: el proyecto de Felipe II (1556-1598) para America**. Biblioteca Nueva, 2007.

MORLEY, David. **Home territories: Media, Mobility and Identity**. London: Routledge, 2000.

OBSEVATORIO DO RECIFE. **Sem mobilidade, sem produção. O trabalhador está parando**. Recife, Notícias Observatório, 07 de Janeiro de 2013.

PAS, Eric. The effect of selected sócio-demographic characteristics on daily travel behaviour. **Environment and Planning A** 16, p.81 – p. 571.

Instituto da Cidade Pelópidas Silveira e Prefeitura do Recife. **PLANO DE MOBILIDADE DO RECIFE**. Prefeitura de Recife e Instituto das Cidades: 2011.

POMA de Ayala, Guamán (Waman Puma). **El primer nueva crónica y buen gobierno**. Edición anotada y comentada por Rolena Adorno, John Murra y Jorge Urioste. Mexico, Siglo XXI, 1980.

RAMA, Angel. **A cidade das letras**. São Paulo: Brasiliense, 1984.

RAMÍREZ, Rafael L. Nosotros los boricuas. In: Valdes, T. e Olavarría J. (eds.) **Masculinidad/es. Poder y crisis**. Santiago de Chile: Ediciones de las Mujeres/FLACSO, 1997.

REYES, Maria Elena. Intentando redefinir la justicia: el caso de las esterilizaciones forzadas en Perú. En: **Cuerpos nuestros. Redefiniendo la justicia**. Women's Link Worldwide y CLADEM. Edición a cargo de Viviana Waisman, Madrid, 2004.

RODRIGUEZ, M. Jose. **La mujer Azteca**. Universidad Autonoma del Estado de Mexico, 1991.

ROLNIK, Raquel. e KLINTOWITZ, Danielle. Mobilidade na Cidade de São Paulo. **Revista Estudos Avançados** Vol. 25 No. 71. São Paulo: Jan/Apr. 2011.

RUBIN, Gayle. O tráfego de mulheres: notas sobre a “economia política do sexo”. Tradução DABAT, Christine et. al. Recife, **SOS CORPO**, 1993.

SAFFIOTI, Heleieth. **Gênero, patriarcado e violência**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

SAINT-HILARE, Auguste de. **Viagens pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Edusp/Itatiaia: 1975 (1830).

SÁEZ, Javier. Homofobia y enfermedad. **Revista America Latina en movimiento**. Sexualidades disidentes. Diversidades 2, II época, No. 420. 15 de Mayo de 2007.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e tempo, Razão e Emoção**. – 4 ed. 8. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas**. São Paulo, Hucitec, 1979.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo, Nobel: 1987.

SHELLER, Mimi. **Mobility**. Philadelphia, Sage Publications, 2011.

SHELLER, Mimi y John Urray. **The City and the Car**. Lancaster, International Journal of Urban and Regional Research Vol. 24.4, December, 2000.

SKINNER, Quentin. As fundações do pensamento político moderno. In: PARADA, Mauricio. **Facismos: conceitos e experiencias**. Rio de Janeiro, 2008.

SILVA, Leonardo D. e SOUTO MAIOR, Mário (org.). **Recife: quatro séculos de sua paisagem**. Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Massangana e Prefeitura da Cidade do Recife, 1992.

SILVA, Maciel Henrique. **Pretas de honra: vida e trabalho de domésticas e vendedoras no Recife do século XIX (1840-1870)**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, co-edição, Salvador: EDUFBA, 2011.

SIMÕES, Jose Geraldo Jr. Os paradigmas urbanísticos da colonização portuguesa e espanhola na América. **Anais do Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Vol 8, n. 2. 2004.

SKEGGS, Beverly. **Class, Self, Culture**. London: Routledge, 2004.

SOUZA, Antônio Loureiro de. **Baianos Ilustres**. Salvador, 1949.

TOLLENARE, Louis-Francois de. **Notas dominicais**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1978.

FERNANDES, Ana; SAMPAIO, Antônio Heliodoro. A Constituição do Urbanismo Moderno, na Bahia 1900-1950 In: LEME, Maria Cristina (Org.). **Urbanismo no Brasil 1895-1965/**. 2. Ed. – Salvador: EDUFBA, 2005.

URRY, John. **Mobilities**. London: Polity, 2007.

UTENG, Tanu P. and CRESSWELL, Tim. (eds). **Gendered Mobilities**. Farnham and Burlington, VT: Ashgate, 2008.

VALE NETO, João P. **Coque: a morada do vincula**. Trabalho de conclusão de curso (mimeo). Departamento de Comunicação Social da UFPE, Recife, 2007.

VAN LIER, Henri. Objeto y Estética. In: **Los Objetos**. Buenos Aires, Tiempo contemporâneo, 1971.

VARNELIS, Kazys and FRIEDBERG, Anne. **Place: Networked place. Networked public**. Cambridge, MA: MIT Press, 2006.

VERAS, Paulo. Promessas e mais promessas para a mobilidade do Recife. Notícias: Jornal do Comércio, 21 de Setembro de 2016. Acessado em novembro 15. <http://jc.ne10.uol.com.br/blogs/deolhonotransito/2016/09/21/o-desafio-da-mobilidade-na-pauta-dos-candidatos-a-prefeitura-do-recife/>

WAISELFISZ, Júlio. **Mapa da Violência 2012**. Atualização: Homicídio de mulheres no Brasil. FLACSO BRASIL [online], 2012.

WAISELFISZ, Júlio. **Mapa da Violência 2014: Os jovens do Brasil**. Secretária-geral da Presidência da República, Secretaria Nacional de Juventude e Secretaria de Políticas de Promoção da Igualdade Racial, BRASIL [online], 2014.

Urbanismo no Brasil 1895-1965/Maria Cristina Leme (Org.); [autores]: Ana Fernandes, Antonio Heliodoro Lima Sampaio... [et al.]. 2. Ed. – Salvador: EDUFBA, 2005.

VASCONCELLOS, Rafaela de Melo. **O político na rede Coque vive: diversidade, conflitos e confluências na construção da ação coletiva**. 145f. Dissertação de mestrado no Programa de Pós-graduação em Sociologia da UFPE, Recife, 2013.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 2001.

VVAA, “Cronologia del feminismo nuestroamericano”, en el sitio Ideas Feministas de Nuestra America, coordinación de Francesca Gargallo, <http://ideasfem.wordpress.com/cronologia/>, pagina publicada en agosto 2011. Ultima actualizacion en Octubre de 2011.

ZUQUIM, M.L. Urbanização de assentamentos precários no município de São Paulo: quem ganha e quem perde? In: **II ENANPARQ Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2012**, Natal. Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas. Natal: EDUFRN, v. 1, 2012.

ZULAWSKI, Ann. Social Differentiation, Gender and Ethnicity: Urban Indian Women in Colonial Bolivia, 1640-1725. In: **Latin American Research Review**, Vol. XXV, n.2, University of New Mexico, 1990.

