



Pontifícia
Universidade
Católica do
Rio de Janeiro

Mariana Imbelloni Braga Albuquerque

**(I)mobilidade urbana e outros espaços de
branquitude: um olhar sobre a formação
do Rio de Janeiro a partir dos
deslocamentos para o trabalho doméstico**

Tese de Doutorado

Tese apresentada como requisito parcial para
obtenção do grau de Doutor pelo programa de Pós-
Graduação em Direito na PUC-Rio

Orientadora: Márcia Nina Bernardes

Coorientadora: Virgínia Totti Guimarães

Rio de Janeiro
Dezembro de 2024



Pontifícia
Universidade
Católica do
Rio de Janeiro

Mariana Imbelloni Braga Albuquerque

**(I)mobilidade urbana e outros espaços de
branquitude: um olhar sobre a formação
do Rio de Janeiro a partir dos
deslocamentos para o trabalho doméstico**

Tese apresentada como requisito parcial para
obtenção do grau de Doutor pelo programa de Pós-
Graduação em Direito na PUC-Rio. Avaliada pela
Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof.^a Márcia Nina Bernardes

Orientadora

Departamento de Direito - PUC-Rio

Prof.^a Virgínia Totti Guimarães

Coorientadora

Departamento de Direito - PUC-Rio

Profa. Thula Rafaela de Oliveira Pires

Departamento de Direito - PUC-Rio

Profa. Adriana Vidal de Oliveira

Departamento de Direito - PUC-Rio

Profa. Rosângela Marina Luft

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e
Regional-UFRJ

Profa. Natália Sales de Oliveira

Pesquisadora autônoma

Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 2024

Todos os direitos reservados. A reprodução, total ou parcial, do trabalho é proibida sem autorização da autora, das orientadoras e da universidade.

Mariana Imbelloni Braga Albuquerque

Graduou-se em História na Universidade Federal Fluminense (2011) e em Direito na PUCRio (2016.1). Mestre em Teoria do Estado e Direito Constitucional pela PUC-Rio (2019). Pesquisadora bolsista do Programa de Iniciação Científica nos anos de 2010 (UFF), 2013 a 2016 (PUC-Rio). Integrante dos grupos de pesquisa “Gênero, Democracia e Direito” (PUC-Rio) e Cidade e Mobilidade (UFRJ). Integrante em formação da Red Alas - Red de Académicas/os Latinoamericanas/os del Derecho. Professora Agregada do Departamento de Direito da PUC-Rio.

Ficha Catalográfica

Albuquerque, Mariana Imbelloni Braga

(I)mobilidade urbana e outros espaços de branquitude : um olhar sobre a formação do Rio de Janeiro a partir dos deslocamentos para o trabalho doméstico / Mariana Imbelloni Braga Albuquerque ; orientadora: Márcia Nina Bernardes ; coorientadora: Virgínia Totti Guimarães. – 2024.

159 f. ; 30 cm

Tese (doutorado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Direito, 2024.
Inclui bibliografia

1. Direito – Teses. 2. Branquitude. 3. Mobilidade urbana. 4. Trabalho doméstico. 5. Direito à cidade. I. Bernardes, Márcia Nina. II. Guimarães, Virgínia Totti. III. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Direito. IV. Título.

CDD: 340

Para minha mãe, que sempre estará em tudo.

Agradecimentos

Li em algum lugar recente que as pessoas deviam ser mais econômicas nos agradecimentos da tese. Não podia discordar mais. Agradecer é saber que não cheguei aqui sozinha. E das poucas certezas que concluir um doutorado me traz é que ninguém chega ao fim dele sem muita gente, muito cuidado, muitas trocas. Chego aqui trazida por pelo menos três cidades, cinco gatos, seis casas e muitas mãos costurando junto o caminho.

Início agradecendo à PUC, casa acadêmica já há tantos anos, pelo constante incentivo à pesquisa. Devo à PUC enquanto instituição e em todos os seus encontros muito da minha formação acadêmica, política e humana. Formação que agora continua na relação com colegas, funcionários, alunos e alunas, e na qual tento diariamente entregar tanto quanto recebo - que é muito.

Às minhas orientadoras, Márcia Nina Bernardes e Virgínia Totti Guimarães, pela orientação atenta, afetiva e inspiradora durante todo o percurso tão acidentado do doutorado (e antes, e espero que depois). A vida acadêmica para mim tem a forma das trocas sinceras, confiança encorajadora e amizade generosa que construímos. E isso faz dela muito bonita. Toda minha admiração e gratidão, sempre.

Aos professores e professoras do programa de Pós Graduação em Direito da PUC-Rio pelas trocas sempre instigantes. À professora Bethania Assy pelas possibilidades abertas em sua coordenação do programa de internacionalização do ensino. Em especial a Thula Pires, pela coordenação com afeto e por tanto aprendizado desde a primeira disciplina da graduação até a última do doutorado. Carmen e Anderson, toda gratidão pelas orientações constantes e paciência nas agruras com prazos e “sistemas”.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001 e com bolsa do convênio CAPES/DAAD para realização período no exterior.

Um doutorado iniciado na pandemia e concluído sem nenhuma aula presencial dá outra dimensão à solidão da pesquisa, mas também fortalece tudo aquilo que é encontro e parceria na contramão das distâncias. Agradeço a Adriana Vidal, Ana Carolina Brandão, Livia Cásseres e Natália Oliveira pela amizade e pela invenção de percurso conjunto mesmo quando parecia não haver, Marcos Aragão pelas trocas constantes sobre todas as dores e delícias da vida acadêmica desde sempre. Também a Juliana Barros, Carol Mattoso, Carol Pires, Letícia Vie, Pedro Rennó, que, de diferentes maneiras e em tempos diferentes contribuíram com esse caminho. Ao grupo CidMob, que seguiu sendo fonte de inspiração mesmo na distância. E em especial a Julia Lunes, presente de parceria acadêmica e de vida que o doutorado sanduíche me proporcionou, dando outro sentido a construir pontes - e andar por elas - durante a aventura que foi um ano de pesquisas em Berlim.

Em tempo de várias barreiras para realização de pesquisa, a possibilidade de efetuar um ano no doutorado em uma universidade estrangeira foi modificadora em múltiplos sentidos. Agradeço à Capes pelo financiamento, à afetiva recepção na Humboldt University, em especial a Dannel Gobi e Liesbeth Schoonheim. pela confiança nas trocas e possibilidades de construção horizontal, sincera e respeitosa. E à família berlinense que me deu segurança e carinho para entender e significar as experiências de deslocamento, Abel e Ivan, sempre e mil vezes meu Vielen Dank.

Aos amigos e amigas, obrigada pela compreensão no desaparecimento prolongado destes tempos e serem chão para onde voltar sempre. Para que esse percurso fosse possível teve quem cuidou das plantas, da casa, dos gatos, quem carregou caixas, quem segurou muitas barras. Obrigada por nisso cuidarem tanto de mim. Em especial, sempre, Juzinha, pela revisão intercontinental e pelo braço dado, não importa a distância ou o caos.

Bruno, meu amor e companheiro já de tantos caminhos, obrigada pelo cuidado na temporalidade dolorida dessa tese, por todas as conversas em e sobre transportes públicos que foram alumando ideias e, mais que tudo, por, no meio delas, pavimentarmos tão doces estradas futuras.

Por fim, e sempre, a minha mãe e minha avó pelo suporte constante na decisão nem sempre óbvia de seguir na vida acadêmica. Por serem - mantereí sempre o verbo no presente - esse matriarcado de tanta força, inspiração e amor. Com vocês, sendo filha e neta de vocês, o impossível sempre pareceu mesmo só um desafio.

Ainda não aceitei que minha mãe não está aqui. Como um todo e nesse fim de ciclo. Ela esperava muito esse momento. Tá aqui, ó, mãe. Tem muito seu aqui. Obrigada por ter me ensinado tudo que eu precisava para me mover nesse mundo cada vez mais louco. Tem muito seu em tudo. Tem muito seu em mim.

Resumo

ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga; BERNARDES, Márcia Nina; GUIMARÃES, Virgínia Totti. **(I)mobilidade urbana e outros espaços de branquitude: um olhar sobre a formação do Rio de Janeiro a partir dos deslocamentos para o trabalho doméstico**. Rio de Janeiro, 2024. 159p. Tese de Doutorado - Departamento de Direito. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

O crescimento exponencial das cidades na segunda metade do século XX tem evidenciado a relação entre ordem urbana e acesso a direitos, distribuídos desigualmente tanto em um sentido espacial quanto pelas possibilidades e obrigatoriedades de deslocamento pela malha urbana. As análises sobre segregações sócio econômicas e raciais nas cidades têm como enfoque, via de regra, os cerceamentos à livre locomoção da população periférica, barreiras que se materializam tanto no precário sistema de transportes quanto nas interdições mais diretas como o perfilhamento racial em abordagens policiais, o valor impeditivo das tarifas de transporte, etc. Não obstante a importância da análise de tais barreiras como fronteiras urbanas, o estudo que aqui proponho tem como enfoque justamente a obrigatoriedade de cruzar tais fronteiras para o acesso a direitos, em especial o acesso a postos de trabalho. Essa obrigatoriedade de deslocamento incide na formação da espacialidade da cidade de maneira que parte (pequena) da população pode não se mover - tendo o acesso a direitos garantido em uma área de proximidade - justamente pela obrigação imposta a outra parte da população de se mover para o trabalho. Obrigação que materializa as hierarquias da cidade e forma continuamente a espacialidade desigual. O presente trabalho analisa, assim, a construção do direito à cidade a partir do binômio mobilidade/imobilidade. Para tanto, tem como objeto de pesquisa a centralidade do trabalho doméstico na produção da espacialidade da região metropolitana do Rio de Janeiro. A hipótese de fundo aqui trabalhada é que a construção urbana da obrigação de mobilidade/possibilidade de imobilidade constrói a branquitude enquanto categoria espacial, funcionando na distribuição desigual da precariedade pela cidade e no acesso de direitos na/cidade.

Palavras chave:

branquitude, mobilidade urbana, trabalho doméstico, direito à cidade.

Abstract

ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga; BERNARDES, Márcia Nina (Advisor); GUIMARÃES, Virgínia Totti. **Urban (i)mobility and other spaces of whiteness: a look at the formation of Rio de Janeiro based on commuting for domestic work.** Rio de Janeiro, 2024. 159p. Tese de Doutorado - Departamento de Direito. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

The exponential growth of cities in the second half of the 20th century has highlighted the relationship between urban order and access to rights, which are unequally distributed both spatially and in terms of the possibilities and requirements of travelling through the urban network. Analyses of socio-economic and racial segregation in cities generally focus on the restrictions on the free movement of the peripheral population, barriers that materialise both in the precarious transport system and in more direct interdictions such as racial profiling in police approaches, the high cost of transport fares, etc. Notwithstanding the importance of analysing these barriers as urban borders, the study I am proposing here focuses precisely on the obligation to cross these borders in order to access rights, especially access to jobs. This obligation to commute has an impact on shaping the spatiality of the city in such a way that a (small) part of the population may not move - having access to rights guaranteed in a neighbourhood - precisely because of the obligation imposed on another part of the population to commute to work. This obligation materialises the city's hierarchies and continually shapes its unequal spatiality. This paper therefore analyses the construction of the right to the city based on the mobility/immobility binomial. To this end, its object of research is the centrality of domestic work in the production of spatiality in the metropolitan region of Rio de Janeiro. The underlying hypothesis is that the urban construction of the obligation of mobility/possibility of immobility constructs whiteness as a spatial category, functioning in the unequal distribution of precariousness throughout the city and in access to rights in/to the city.

Keywords:

whiteness, urban mobility, domestic labour, right to the city.

Sumário

1 - Introdução - ou percursos de uma hipótese	12
2 - Trabalho doméstico e a criação de hierarquias socio urbanas: localizando os conceitos	35
2.1 - Por outras histórias do trabalho doméstico	37
2.2 - Trabalho de cuidado, trabalho reprodutivo, trabalho doméstico	41
2.3 - A criação de hierarquias: pensar o trabalho doméstico sob uma ótica colonial	49
2.4 - Disputas jurídicas em torno do trabalho doméstico - uma arena contínua de manutenção de status	54
3 - Estrutura de transportes e produção do urbano: mobilidades e imobilidades na formação do Rio de Janeiro	64
3.1 - Hierarquia de centralidades: movimentos de urbanização e metropolização	67
3.2 - Sentido dos transportes na formação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro	75
3.3 - Políticas de mobilidade: uma análise da obrigatoriedade e opcionalidade do movimento no Rio de Janeiro a partir do conceito de constelações de mobilidades.	97
4 - A cidade que escolhe se mover: imobilidade, branquitude e direito à cidade	110
4.1 - Capitalismo racial na formação urbana do Rio de Janeiro: um projeto de (i)mobilismos	111
4.2 - Produção da espacialidade: trabalho doméstico e branquitude como categoria espacial	118
4.3 - Precariedade e gestão de mobilidades: direito à cidade e os níveis de mobilidade	135
5 - Conclusão	144
6 - Referências Bibliográficas	149

Lista de Imagens

Figura 1 -Distribuição de empregos para a Região Metropolitana	96
Figura 2 - Mapa Casa Fluminense Peso da Tarifa no orçamento familiar	104
Figura 3 - Percentual de Trabalhadores Domésticos por área de ponderação	107

Lista de Siglas

BRT - Bus Rapid Transit

Detro – Departamento de Transportes Rodoviários do Rio de Janeiro

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia Estatística

IPPUR – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano

MDB – Movimento Democrático Brasileiro

Pcdob – Partido Comunista do Brasil

PDUI - Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDUI)

POF – Pesquisa de Orçamento Familiar

PSOL – Partido Socialismo e Liberdade

RMRJ – Região Metropolitana do Rio de Janeiro

VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

O primeiro e um dos mais importantes pontos positivos da Zona Sul é a infraestrutura. A maioria dos bairros que compõem a região possuem uma boa gama de comércios, shoppings centers, supermercados, farmácias, além de boas opções de lazer no Rio de Janeiro. Além disso, há boas escolas e universidades na região, que fazem com que os bairros sejam ideais para famílias que possuem filhos pequenos e/ou estudantes que desejam ingressar em uma boa faculdade.

(...)

Se deslocar não é um problema para quem mora na Zona Sul. Com uma enorme oferta de transportes na região, o que não faltam são opções para chegar de um ponto a outro na cidade com facilidade.

Estações de metrô, pontos de ônibus, táxis e aplicativos de transporte são facilmente encontrados para quem precisa se locomover.

5 Motivos para morar na Zona Sul do Rio <https://invexo.com.br/blog/morar-na-zona-sul/>

Trabalhadora voltando pra casa
Perguntando pra Deus "por que não tenho asas"?
Pra voar pelos ares e voltar para o lar
A real, ônibus cheio dói só de pensar
Na bolsa um livro novo, não tem condição
Leitura na multidão, frustração
Nove horas no trabalho é bem mais suave
Que as duas horas balançando na condução

Volta para casa - Rincón Sapiência

1) Introdução ou percursos de uma hipótese

Uma pesquisa se faz com muitos engarrafamentos. Não sei se todas, desconfio que sim, mas as sobre mobilidade urbana não tenho a menor dúvida. Em um dos vários momentos de total imobilismo de pesquisa, resolvi tomar como breve desvio a busca de notícias sobre emprego doméstico no Rio de Janeiro no acervo virtual de jornais da Biblioteca Nacional. Não como fonte direta de pesquisa - para tanto faltando o mínimo rigor metodológico - mas tentando de alguma maneira materializar os processos socio históricos que quão mais eu investigava mais se misturavam.

Nos primeiros anos do acervo, buscando a partir dos motores de pesquisa “emprego doméstico”, encontrei uma infinidade de anúncios nos classificados que ajudaram a ilustrar aquilo que toda a bibliografia histórica já indicava, os perfis etários, de gênero e, sobretudo, raciais, das trabalhadoras de cada um dos nichos de emprego doméstico, entre amas de leite, amas secas, ajudantes de serviços gerais, etc. A primeira notícia que encontrei nesta viagem jornalística um tanto descompromissada foi, contudo, significativa, uma placa lembrando a rota. Em 27 de março de 1926, um sábado, o Jornal do Brasil trazia uma pequena nota intitulada “Despedaçada pelo trem”, noticiando a identificação de Paula Antônia, de 17 anos, parda, empregada doméstica, residente no bairro Campinho, na Zona Norte, que havia sido “despedaçada pelo trem S.M. 14 nas proximidades da parada Derby da linha férrea da Central do Brasil”¹.

A notícia aproximava tragicamente os personagens iniciais desta pesquisa: trabalhadoras domésticas, transporte público e a região metropolitana do Rio de Janeiro. Também já prenuncia de maneira dolorosamente material uma das premissas da pesquisa: o trabalho e as trabalhadoras domésticas, fundamentais na construção e manutenção do tipo de ordem urbana instituída no Rio de Janeiro, restam normalmente invisíveis, salvo quando um acidente ou uma conjuntura forcem a atenção à categoria - não em um sentido pessoal ou humanizante, mas para a continuidade do trabalho. As trabalhadoras domésticas, viajantes invisíveis da malha que constitui a estrutura urbana, só existem nas teias da metrópole quando em colisão

¹ “Despedaçada pelo Trem”. Jornal do Brasil. Ano 1926. Edição 00074. Disponível em: https://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_04&pesq=%22empregada%20do m%C3%A9stica%22&hf=memoria.bn.br&pagfis=45286. Acesso em 12 de fevereiro de 2024.

com obstáculos para a manutenção do seu trabalho - e das condições de reprodução do sistema capitalista como um todo.

Esta inquietação inicial de trabalho surgiu no curso da pesquisa de mestrado, como uma das questões deixadas abertas pelas conclusões que pude chegar na dissertação. Durante a pesquisa para o mestrado, em que buscava pensar o direito à mobilidade a partir de uma perspectiva generificada, acompanhei os deslocamentos diários de 8 mulheres na região metropolitana do Rio de Janeiro. Alguns desses deslocamentos se deram em dias de mobilização social na cidade, outros com fortes chuvas que interromperam o sistema de transportes em vários pontos. Desviávamos ou esperávamos um pouco mais o trem, porque não ir não era uma opção. No dia seguinte, quando via manchetes afirmando que “grandes chuvas tinham parado o Rio de Janeiro”, me perguntava: quem estava nessa ideia de Rio que podia parar. Percepção que se repetiu e aumentou quando, na fase aguda da pandemia de Covid-19 também ouvi que a cidade parou. Inclusive, dada a prioridade ao home office para evitar a circulação do vírus, houve diminuição de frota ou intervalo nos transportes públicos e mesmo limitações para fluxo de trabalhadores, exceção feita aos serviços essenciais. No entanto, no meio da aula ou palestra (remota, evidentemente) o professor branco, em casa, tem seu café servido por uma mulher negra de uniforme que passa ao fundo da câmera. De novo, e ainda mais, quem afinal era o Rio de Janeiro que estava parado, protegido? E como as estruturas jurídicas e urbanas se organizam para que esta, que não é nem reconhecida como sujeita do Rio - não está nas molduras de quem pode parar, ao menos - siga chegando para trabalhos tão essenciais como servir o café?

Entremeando estas duas temporalidades, a pergunta inicial deste percurso de pesquisa se destinava à cidade revelada nos deslocamentos de trabalhadoras domésticas que, ao mesmo tempo moviam-se constantemente na cidade (mesmo quando ela parecia parada) mas, ao chegar, não acessavam plenamente a espacialidade ali construída. Não acessavam os direitos desigualmente distribuídos na ordem urbana nem o próprio direito à cidade, pois a organização espacial que precisava do seu trabalho, fisicamente, também era a mesma que negava existência plena em um sentido espacial e jurídico. Chegavam, mas não pertenciam, compondo um jogo de molduras que ao mesmo tempo exclui e delimita quem está contida na ideia de Rio de Janeiro. E esse jogo de molduras é organizado e possibilitado pelo sistema de transportes. A pergunta de pesquisa inicial buscava, assim, entender a

cidade que se revelava por seus limites e fronteiras justamente no corpo de quem obrigatoriamente as atravessa. A dizer, entender a formação espacial do Rio de Janeiro a partir da mobilidade de trabalhadoras domésticas.

Mas, no curso da pesquisa percebi que havia ainda outro personagem nesta história. também não nomeado, mas não por ser invisível, senão, justamente, por poder ser não nomeado. Este local/empregador que pode permanecer imóvel (quando necessário) e não dito enquanto a cidade se molda ao seu redor é, talvez, o objeto fundamental desta tese. No curso desta pesquisa, engarrafamentos e desvios inclusos, um dos principais objetivos se revelou justamente nomear este local e pensar sobre ele, a outra face necessária de uma cidade obrigatoriamente móvel: para onde e para quem ela se move. Mais do que a partir dos deslocamentos em si, na verdade, mas na conjugação complexa de mobilidades e imobilidades que compõe a cidade e o ser na cidade de maneiras bem diferentes.

Quando falo aqui de mobilidades e imobilidades, afasto-me da discussão mais corrente sobre mobilidade urbana, que a pensa para além da quantidade de deslocamentos de um dia, configurando-se como experiência em si, determinando ou influenciando alternativas possíveis de vida e o que conta ou não como cidade. Digo que me afasto dessa ideia porque no curso da tese esse conceito foi constantemente desafiado. Poder mover-se é diferente de ser obrigada a fazê-lo. Não precisar mover-se não significa não poder fazê-lo. A maior quantidade de deslocamentos diários não implica um maior direito à mobilidade, no sentido de experiência e acesso. Tampouco a imobilidade aqui referida – não precisar se deslocar – cerceia a apreensão da cidade em nenhum sentido. A forma como o objeto dessa tese terminou por nublar, para mim, as concepções de mobilidade, antes mais nítidas, será objeto de discussão aprofundada. Mas, para chegar lá com vocabulário conceitual apurado e compartilhado, antecipo que compreendo aqui mobilidade e imobilidade relacionadas à necessidade de deslocamentos urbanos significativos. Também problematizando a perspectiva corrente, discuto como nem sempre maior mobilidade - enquanto deslocamento – significa maior mobilidade social, posto que quão mais obrigatório é o deslocamento menos ele implica acesso efetivo a direitos na cidade.

A possibilidade de realizar parte da pesquisa em Berlim, no âmbito do projeto “*Esferas da Cidadania no Rio de Janeiro e Berlim: direitos, fronteiras e agências*” trouxe, ainda, de maneira fundamental, o elemento colonial de construção urbana. Não, aqui, em um sentido comparativo imediato entre as duas cidades, pouco coerente

com a proposta de pesquisa enunciada, mas, como a construção da estrutura de direitos na/da cidade tem uma produção espacial inegável, de modo que olhar para como as cidades gerenciam tais formas de pertencimento é olhar para a construção constante do conceito de direito e acesso a direitos dentro delas². Ainda mais sendo um trabalho realizado dentro da linha de pesquisa Direitos Humanos, Democracia e Ordem Internacional, a espacialização da construção destes direitos dentro da ordem urbana permitem uma outra perspectiva sobre acesso a direitos e participação democrática na cidade.

Assim, a presente pesquisa pretende discutir a construção hierárquica do acesso a direitos na cidade a partir da formação urbana do binômio imobilidade/mobilidade. Para tanto, sigo partindo de uma espacialização das mobilidades para o trabalho doméstico em relação à construção socioespacial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, tendo como objeto de análise a conjugação de trabalho doméstico e divisão sociorracial da cidade. Mas, para além da proposta inicial de “revelar” uma cidade só possível pela mobilidade das trabalhadoras domésticas, a pergunta de pesquisa, também modificada pelas curvas de compreensão do percurso, busca entender como a imposição destas mobilidades cria, de fato, uma cidade que pode escolher não se mover, ou se mover quando e como quer. Como a cidade que precisa chegar em algum lugar para existir - acessar direitos à e na cidade - é a que permite a cidade que já está de não precisar pensar diariamente sobre o assunto.

Não ignoro, evidentemente, que esta construção passa também e de maneira muito significativa pela construção da impossibilidade de deslocamento para uma parcela considerável da população. Os preços impeditivos das passagens, atrelados às violências constantes de raça e gênero, reiteram diariamente uma dimensão de impossibilidade de deslocamento, que exclui mesmo da viabilidade de uma locomoção precária. Diferencio, pois, esta imobilidade que significa uma impossibilidade de acesso mínimo às centralidades da cidade - e, fisicamente, a todos os direitos a ela associados - da imobilidade que se tornou objeto desta tese, a que significa opção. Não só o acesso físico a estruturas urbanas no entorno facilmente

² Os estudos urbanos comparativos têm, de fato, buscado evitar a ideia de comparação direta de experiências, via de regra cooptadas pela tentação de comparar similaridades (assumindo anteriormente estas similaridades), e sim buscar táticas comparativas por assumir o pensamento a partir de um outro lugar. Seguindo nesta linha, pois, e como será melhor trabalhado no capítulo 4, as experiências acadêmica e empírica em Berlim contribuíram na presente pesquisa com este pensamento deslocado, assumindo a comparação como uma construção de elementos para evidenciar aspectos da realidade estudada. (Mc Farlane, 2021)

alcançáveis, mas toda uma formação da cidade para permitir reiteradamente esta opção. Não poder se mover na cidade é uma das negações mais básicas de direitos, mas a obrigação da mobilidade constante para acesso (ainda assim restrito) à cidade não é seu oposto, senão uma parte complementar desta relação.

Segundo dados da Casa Fluminense, diariamente 2 milhões de moradores de toda a região metropolitana do Rio de Janeiro precisam se deslocar até a capital para acessar oportunidades de emprego, estudos, lazer, hospital, entre outros. O que se relaciona diretamente com outros dados, nominalmente, o peso da tarifa do transporte público no orçamento, sendo maior que 33% do orçamento familiar em várias localidades da baixada fluminense. Ainda este mesmo estudo torna tangível a diferença racial entre as populações da região de maior concentração de renda da capital e dos municípios da região metropolitana, sobretudo, novamente, da baixada fluminense, a maioria com mais de 50% da população preta ou parda (Mapa da Desigualdade, 2020 e 2023). Para tornar nítido o contraste, embora a cidade do Rio de Janeiro seja prioritariamente negra (54% da população), na zona Sul todos os bairros possuem mais de 70% da população autodeclarada branca, segundo o Censo de 2022. No bairro do Leblon, 85,64% da população se declara branca³.

Tais dados tornam tangíveis a dinâmica e a própria história urbana do Rio de Janeiro, consistente em uma continuidade de expulsão da população mais pobre e negra das áreas valorizadas economicamente, não obstante tal população fosse necessária para manutenção destas mesmas áreas tanto em serviços produtivos quanto em serviços reprodutivos. Não à toa a expansão horizontal tanto da capital quanto da região metropolitana podem ser observadas a partir da dinâmica da expansão das linhas de transporte - feitas, via de regra, por alianças entre empresas do setor e do ramo da construção civil (Abreu, 1997).

Toda expansão horizontal do Rio de Janeiro e sua região metropolitana relaciona-se de maneira direta com interesses empresariais, seja a expansão para a zona Oeste em momento de investimento no modelo rodoviário, a construção da zona Sul litorânea norteadas pela concessionária de bondes ou a expansão da baixada fluminense impulsionada pelos trens urbanos - citando aqui superficialmente os

³ Porcentagens realizadas a partir dos dados divulgados recentemente pelo IBGE, consolidados em <https://g1.globo.com/economia/censo/noticia/2024/11/14/quatro-bairros-do-rio-de-janeiro-sao-os-mais-populosos-do-brasil-segundo-dados-do-ibge.ghtml>. Último acesso em 18 de novembro de 2024.

exemplos mais visualizáveis - e esta expansão horizontal possibilitou realocações violentas de população pelo espaço urbano. Em outras palavras, sem uma rede de transportes atuante o poder público não realizaria suas reformas higienistas nos mesmos termos, posto que necessita da garantia que a população trabalhadora, ainda que sob condições precárias, acessará as centralidades econômicas. A rede de transportes, como foi e é desenhada e pelo que foi e é desenhada, é uma gestora fundamental de desigualdades no espaço urbano (Abreu, 1997).

É neste processo igualmente que são organizadas as localizações de centros industriais e determinados tipos de serviços, organizando espacialmente não só a alocação populacional em relação ao trabalho, mas igualmente as áreas e parcela populacional que suportaria os ônus desta expansão. No tocante à rede de serviços domésticos, a expansão territorial impõe ainda outro nível de demanda de mobilidade, posto que o grande contingente de mulheres trabalhadoras que presta(va) serviços em casas de família nas zonas ricas da cidade, muito embora economicamente afastadas de possibilidade de moradia nas mesmas zonas, é(ram) requeridas de maneira diária para manutenção da vida cotidiana.

O que busco pontuar, neste sentido, é como toda a construção urbana do Rio de Janeiro, capital e região metropolitana, foi e é feita requerendo a mobilidade precária da população trabalhadora - em sua maioria negra - para as áreas de centralidades econômicas⁴. Centralidades econômicas estas que são menos acessíveis, quando se pensa no serviço doméstico (a rede de transportes serve de maneira diferencial os serviços produtivos) e tal estado de coisas depende, continuamente, da obrigatoriedade economicamente imposta a mulheres precarizadas de assumir a responsabilidade não só por estes serviços, mas pelo deslocamento até o lugar no qual irão executá-los. E, em um complemento óbvio, mas nem sempre explícito,

⁴ O conceito de centralidades urbanas se desenvolve para nomear as áreas que, sendo ou não centrais em um sentido histórico ou morfológico, condensam a oferta de acessibilidade, transporte e infraestrutura para seus cidadãos. A centralidade concentra também, via de regra, postos de trabalho, sendo um fator inescapável no desenho do transporte público (Mello, 2013). O trabalho doméstico, por definição realizado prioritariamente em áreas residenciais, tende a escapar desta quantificação. Em outras palavras, as áreas urbanas que concentram a contratação de serviço doméstico, bairros residenciais de classe média ou alta, por mais que possam ser enquadrados no conceito de centralidades econômicas e concentrem demanda por serviços não são, via de regra, pensados no desenho do transporte público como áreas centrais como destino para trabalho. No Rio de Janeiro, como será apresentado no capítulo 3, as centralidades econômicas para o trabalho doméstico concentram-se na Zona Sul da cidade e áreas mais ricas das Zonas Oeste e Norte.

permitindo a fixação de tais centralidades econômicas em uma organização hierárquica.

Aqui é preciso explicitar, pois, que falar de trabalho doméstico é, necessariamente, falar de raça e gênero, além de classe. No Brasil contabilizam-se 6,2 milhões de pessoas nesta categoria de trabalho, sendo que 92% são mulheres e, entre elas, 65% são negras, de acordo com o IBGE (2021). Esta imbricação não é nem um pouco pontual⁵. Ao contrário, materializa uma constituição colonial de todo um sistema não só de trabalho, mas, como avançado acima, jurídico-espacial de gestão de cidadania. Em um sentido de fluxos urbanos, o trabalho doméstico representa uma importante movimentação diária não necessariamente para os locais entendidos como centralidades econômicas. Ainda, a trabalhadora doméstica, por excelência, está nos espaços de maior intimidade, sem a eles efetivamente pertencer (Gonzalez, 1984). Em outras palavras, as mulheres não brancas, encarregadas dos trabalhos domésticos, seguem necessárias nos bairros ricos, sob a condição de que estejam, mas não apareçam.

A proposta de análise ora em curso, assim, busca tornar visível a dimensão urbana do trabalho doméstico e, mais que isso, pensar a cidade a partir destas imbricações, dos níveis de mobilidade e imobilidade que obriga e possibilita. As grandes cidades seguem em expansão populacional acelerada e, a despeito de investimentos em infraestruturas em tese menos excludentes, veem crescer sua segregação socioespacial em níveis contínuos. Mesmo cidades altamente conectadas possuem segregação espacial em termos de moradia e acesso ao serviço de transportes, problema que não é resolvido nos termos das *smart cities* e *smart mobilities*⁶, ao menos não em princípio. Aliados à expansão do modelo descentralizado de governança, ao contrário, contribuem para mercantilização urbana crescente (Reillo, 2017). Em resumo: não enfrentando a lógica neoliberal que

⁵ Utilizo aqui imbricação em referência a imbricação de opressões como definida por no sentido dado por Ochy Curiel, em uma compreensão da formação histórica subjetiva marcada pelo interstício de opressões, nomeadamente de raça, classe, sexo e sexualidade (Curiel, 2016).

⁶ Os conceitos de *smart cities* e *smart mobilities* têm se popularizado nos últimos anos em referência à disponibilidade de uso de recursos tecnológicos para transformação da realidade urbana, seja pela produção e compartilhamento de dados em tempo real, seja pela digitalização da oferta de serviços urbanos como possibilidade democrática. A utilização um tanto acrítica dos termos – e da apresentação de tecnologia como solução independente para os problemas urbanos – é criticada por boa parte da literatura como generalista ou insuficiente, em uma versão mais otimista, ou como mesmo um “efeito placebo” de distanciamento das discussões estruturais sobre desigualdade e produção espacial urbana (Conferir Tambelli, 2018 e Jiron e Martinez, 2020).

organiza as cidades e os sujeitos nelas, as novas tecnologias urbanas já têm sido vistas como, na melhor das hipóteses, placebos, e na pior potenciais agravadores destas desigualdades⁷.

A justificativa pela materialização do trabalho doméstico para tais discussões vem tanto por sua fundamentalidade na reprodução cotidiana quanto invisibilidade social e jurídica reiteradas deste trabalho. Muito embora regulado, possui um alto grau de informalidade e materializa toda uma imbricação de sistemas de opressões. Ainda, tanto as desigualdades urbanas quanto as desigualdades referentes ao trabalho doméstico foram potencializadas na pandemia de Covid-19. A pandemia não rompeu a estrutura de privilégios que sustenta a ordem urbana, mas a reiterou, de modo a ser ainda mais importante uma análise coletiva e espacializada de cidade na contramão da garantia individual e insuficiente de direitos.

Neste sentido, insisto aqui na pandemia de Covid-19 como uma perspectiva de análise, embora não componha diretamente o objeto desta tese. Faço-o tanto como um posicionamento metodológico quanto por uma recusa política. Explico ambas. Como posicionamento metodológico: as fases agudas da pandemia de Covid-19 e as consequentes imposições de distanciamento social - mais ou menos formalizadas em posicionamentos estatais - forçaram o evidenciar de pactos sociais e espaciais que, em geral, seguem tácitos. Refiro-me aqui aos serviços invisibilizados por uma cadeia de relevâncias econômicas, tal qual o serviço doméstico, bem como vários outros daqueles que foram alçados a essenciais somente frente o risco de sua descontinuidade. Em direta correlação, e aqui mais efetivamente tratando do objeto de análise deste trabalho, o pacto espacial de deslocamento necessário de um contingente considerável da população para que as condições construídas de vida de um contingente significativamente menor possam ser mantidas intactas. Os decretos versando sobre serviços essenciais, as preocupações pontuais com deslocamento de uma população trabalhadora pouco considerada para políticas públicas, tudo isso levou a uma verbalização - ainda que pouco clara - dos dispositivos de planejamento socio raciais que sustentam a disposição urbana pré e pós pandemia. Assim,

⁷ Nessa discussão: Jirón P, Imilán WA, Lange C, Mansilla P. "Placebo urban interventions: Observing Smart City narratives in Santiago de Chile". *Urban Studies*. 2021;58(3):601-620. doi:10.1177/0042098020943426. Também interessante apontar como a reconfiguração do trabalho realizada pelos aplicativos criam novas formas de mercantilização da vida urbana que não podem ser desconsideradas frente aos ganhos tecnológicos (ref. Katharina Knaus, Nina Margies & Hannah Schilling (2021) Thinking the city through work, *City*, 25:3-4, 303-314, DOI: 10.1080/13604813.2021.19399660

metodologicamente falando, dou relevo em diversos momentos a construções jurídicas e políticas do momento agudo da pandemia como local privilegiado de enunciação de acordos sociais em outros momentos não pronunciados.

Faço-o também enquanto recusa política de tratar a fase aguda da pandemia de Covid-19 como um momento à parte da história recente que, ou merece análise própria, enquanto objeto de pesquisa destacado, ou já se perde como parte constituinte dos processos históricos em geral. O evidenciar de pactos anteriormente tácitos, como acima brevemente descrito, não modificou profundamente tais pactos (ou nem superficialmente), mas tampouco significou um retorno para a forma de vida anterior da maneira tal qual ela se dava. A insistência em nomear constantemente os instrumentos pandêmicos de manutenção da disposição urbana estudada se funda, pois, na recusa política e também teórica de conceber o período posterior a ele com a rubrica do “novo normal”, posto que a análise dos dispositivos para buscar a manutenção da dita “normalidade” se algo podem fazer talvez seja, ao menos, denunciar sua não normalidade, nem na sua velha nem na nova forma.

A relevância dessa abordagem, acredito, pode ser tristemente materializada pela primeira vítima fatal da pandemia de Covid-19 que se teve registro no Rio de Janeiro, em março de 2020, Cleonice Gonçalves, empregada doméstica de 63 anos. Cleonice, que morava em Miguel Pereira, município da região metropolitana do Rio de Janeiro, não foi dispensada pelos patrões, moradores do Leblon, bairro de classe alta na Zona Sul carioca, mesmo estes tendo suspeita de terem contraído o vírus após volta de viagem internacional. Os patrões de Cleonice se recuperaram, enquanto ela morreu 24h após apresentar os primeiros sintomas, sem nem chance de identificação do contágio ainda em vida.

Apesar de trágico, o caso apresentado está longe de ser um ponto fora da curva da realidade de exposição à pandemia experimentada pelas mulheres que trabalham com serviço doméstico no Brasil. Tanto entre as trabalhadoras formais quanto, e sobretudo, entre as informais, a cobrança dos empregadores e a pressão financeira (frente a um governo com poucas garantias de qualquer efetivo subsídio), não possibilitou às prestadoras de serviços domésticos medidas de isolamento social mesmo quando ele era mais recomendado e regrado para (parte) da população brasileira por governos estaduais e municipais.

A exposição urbana à pandemia toma outra dimensão quando situamos os dados espacialmente na dinâmica das grandes metrópoles. Tomando, novamente, o exemplo de início, Cleonice morava em Miguel Pereira, cidade da região metropolitana do Rio de Janeiro, a cerca de 120 quilômetros da casa onde trabalhava, no Leblon. Como a maior parte da população trabalhadora, assim, dependia de vários transportes públicos diários para acesso ao local de trabalho. A continuidade do trabalho implicou, desta forma, a continuidade de um intenso deslocamento urbano em uma malha de transportes já normalmente precarizada, mas ainda mais incerta frente às restrições da pandemia.

Não só o trabalho doméstico evidencia esta dinâmica, de fato. De novo me remetendo à pandemia, os períodos de maior isolamento social potencializaram também o trabalho sob demanda intermediado por aplicativos de entrega ou transportes⁸. O trabalho sob demanda gera, como consequência imediata, um trabalhador *just-in-time*, a dizer “indivíduo autogerenciado sempre à disposição das plataformas e remunerado exclusivamente pelo tempo dispendido na execução de uma tarefa específica” (Lapa, 2022). Esta forma de trabalho e a ilusão do *just in time* tornam ainda mais invisíveis a complexa rede de deslocamentos que permitiu a manutenção de serviços mesmo nas fases mais agudas da pandemia, tendo como custo principal justamente a exposição desses trabalhadores cujos caminhos são invisíveis. Eles só são vistos quando já estão lá, *just in time*⁹.

O que interconecta ambos, ou melhor, a estrutura que faz com que trabalhadoras domésticas e trabalhadores de aplicativo estivessem em trânsito constante mesmo quando a ordem de saúde pública indicava o mínimo deslocamento, é justamente para onde estes fluxos de trabalho flui. Já comprovando a opacidade desta categoria - que

⁸ Um exemplo de tal aumento está na procura exponencial de trabalhadores por cadastro como entregadores no iFood. O vice-presidente financeiro do iFood informou, em abril de 2020, que a empresa havia recebido “175 mil inscrições de candidatos interessados em atuar como entregadores da plataforma ante 85 mil em fevereiro (pré-pandemia)” (Lapa, 2022). Este aumento se relaciona com a maior vulnerabilidade a qual parte considerável da população foi exposta, com a perda de postos de trabalho e possibilidades anteriores de trabalho autônomo. Ainda assim, é elucidativa para o tema aqui trabalhado posto que indica também um mercado pronto a absorver essa mão de obra – porque as linhas de serviço não podem parar.

⁹ O termo *just in time*, sintetiza Marcos Aragão Oliveira, existe desde antes da plataformização do trabalho, como defesa de uma forma de produção que elimina uso excessivo de recursos. Na era atual, contudo, adquire outra significação relativa ao processo de informalização capitaneado, em grande parte, pelas plataformas. Em sua conotação atual o trabalho *just in time* condensa tanto a ideia de disponibilidade imediata quanto de demanda somente pelo tempo estritamente relacionado à tarefa em questão (Oliveira, 2024).

será prioritariamente trabalhada no capítulo 4 deste trabalho - há poucos estudos sobre o perfil pessoas que contratam serviço doméstico (Guerra, Santos e Fusaro, 2021). Em análise dos microdados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) 2008-2009¹⁰, Maria de Fátima Guerra, Lúcia Santos e Edgard Fusaro, em pesquisa para o Ipea, analisaram o perfil de 11.256.958 famílias (19,5% do universo de dados)¹¹, explorando algumas das variáveis que compõe o perfil das famílias que contratam serviços doméstico.

A pesquisa trouxe como resultados gerais que a maioria das famílias contratantes é do tipo casal com filhos (40,1%), concentrado em famílias com responsável do sexo masculino (69,0%) e que o responsável trabalha fora (73,9%). O consumo de trabalho doméstico, nos termos das autoras, é concentrado em função da alta disparidade de renda. No período de análise a renda monetária média das famílias contratantes de trabalho doméstico era 3,4 vezes maior do que a renda das famílias não contratantes¹². Quanto ao pertencimento racial, entre as famílias que não contratam serviço doméstico, 44,8% são brancas, 9,9% pretas e 44% pardas. Já entre as que contratam serviços domésticos, 67,4 % se declaram brancas, 4,4% pretas e 26,5% pardas. (Guerra, Santos e Fusaro, 2021).

As diferenças raciais e em faixa de renda expressas nesses números em nada surpreendem ao se pensar a formação histórica brasileira. Joaze Bernardino-Costa, em sua análise do trabalho doméstico a partir dos conceitos de colonialidade e interseccionalidade, destaca como o processo de formação do sistema mundo capitalista moderno/colonial associou raça e trabalho de modos que persistem até o momento (Bernardino-Costa, 2015). O presente trabalho parte, também, desta premissa, buscando localizar este processo na formação urbana garantindo as

¹⁰ Ciente da falta de atualidade dos dados trazidos – não mostrando muitos dos movimentos posteriores como a PEC das Domésticas em 2013, sua regulação em 2015, a desarticulação dessa regulação posterior e, finalmente, a pandemia, insisto em trazer tal pesquisa pela falta de vasta literatura sobre o tema, o que, em si, já dialoga diretamente com a hipótese de pesquisa.

¹¹ Segundo a POF, no universo de 57.816.604 famílias existentes no país, em 2008 e 2009, 19,5% (11.256.958 famílias) efetuaram gastos com este tipo de serviço. (Guerra, Santos e Fusaro, 2021)

¹² Colocando em termos do salário mínimo da época, as famílias contratantes tinham renda média mensal de 13,4 salários mínimos e as não contratantes de 4 salários mínimos. (Guerra, Santos e Fusaro, 2021)

hierarquias espaciais de existência e acesso ao direito à cidade¹³ e a direitos na cidade¹⁴.

Também no âmbito da discussão conceitual sobre o trabalho doméstico, Clarissa Cecilia Ferreira Alves, em seu profundo estudo sobre o trabalho reprodutivo, aponta entre as contradições do momento atual do neoliberalismo a convivência da retórica (e de políticas) anti-imigração e migrações internas, de caráter xenófobo e redutor de direitos sociais, com a necessidade da migração e imigração de “cuidadoras, babás, empregadas domésticas, enfermeiras, dentre outras trabalhadoras que possam ocupar setores negligenciados pela população autóctone e contribuir para conter a crise dos cuidados em regiões ricas e carentes de assistência” (Alves, 2023, pp.15-16). Este é, também, o cerne da presente pesquisa, mas aqui focada no ambiente urbano, entendendo como o deslocamento para o trabalho doméstico tornou-se, ou sempre foi, uma necessidade da organização urbana, ao menos da organização urbana colonial, permitindo outra forma de ver a própria cidade a partir de seu enfoque.

Neste sentido, para além ou ao lado de um pensamento sobre a “divisão internacional do trabalho reprodutivo” na “cadeia global de cuidados”¹⁵, busco aqui pensar como a materialização desta divisão nas estruturas urbanas reorganiza-se nas diversas metrópoles globais, de modo que formas de acesso e possibilidades de existência são regidas diariamente pelas membranas porosas urbanas de uma divisão

¹³ O conceito de direito à cidade, conforme proposto pelo sociólogo Henri Lefebvre, possui uma perspectiva em tudo corporalizada, partindo das experiências do vivido para efetivação da urbanidade. Em sua crítica aos processos de urbanização industriais que desconectam os sujeitos dos seus espaços de cotidianidade, cria o conceito de direito à cidade referindo-se ao direito de habitar e significar o próprio espaço.

¹⁴ Peter Marcuse, ao pensar justamente nesta passagem do direito à cidade militante das ruas para o direito positivado das demandas jurídicas, propõe uma diferenciação entre o direito à cidade e os direitos na cidade. O direito à cidade no sentido original de Lefebvre segue este grito radical dado pela cidade na reivindicação das próprias relações. Já a gama de direitos exigíveis neste grito, como direito à moradia, ao lazer, ao transporte, à educação, são direitos mais concretos, contudo, por definição, partíveis e parciais. Marcuse não propõe uma oposição entre eles, ao contrário, a demanda dos direitos na cidade compõe a luta indivisível pelo que é o direito à cidade. Em outras palavras, o direito à cidade lefebvriano é, por definição, uma reivindicação unitária a um outro tipo de mundo, os direitos na cidade realizam-se no mundo existente para concretizar essa luta.

¹⁵ A ideia de uma cadeia global de cuidados tem sido desenvolvida em relação à crise do cuidado, que será trabalhada mais propriamente no capítulo dois. Em linhas gerais, dada a dita crise de cuidado gerada pela aliança entre o envelhecimento populacional e o afluxo de mulheres no mercado de trabalho, a terceirização do trabalho de cuidado dos países do norte global para imigrantes do sul global. Em outras palavras: “em que mulheres dos países receptores assumem o trabalho remunerado fora de casa mediante a contratação de mulheres migrantes que, por sua vez, devem delegar a responsabilidade de seus lares no país de origem para familiares ou outras mulheres.”

sociorracial do trabalho reprodutivo mediada ou organizada pelos fluxos do espaço urbano e o binômio mobilidade/imobilidade.

Pois as cidades diferem, seus projetos urbanos e grau de segregação também, mas, havendo trabalho precário e desigualdade urbana, as hierarquias coloniais - no sentido de Aníbal Quijano (2005) lido com Maria Lugones aqui (2014) - se reorganizam e reproduzem. María Lugones, em seu trabalho Rumo a um feminismo decolonial, critica a compreensão da questão de gênero no trabalho de Anibal Quijano e acrescenta à “colonialidade do poder” (configurada pela organização racial, capitalista e estatal que a modernidade europeia impôs ao mundo) a necessária atenção aos controles impostos sobre o sexo, a subjetividade e o conhecimento.

A partir e com Lugones, assim, a compreensão dos múltiplos aspectos que forjam as estruturas de poder só poderá se dar se implicada no sistema moderno colonial de raça e gênero, a dizer, como foi e é necessária a hierarquização do mundo em parâmetros raciais e generificados para fundação e manutenção da modernidade colonial. O que, trazendo aqui para a seara de análise, como os enquadramentos urbanos que configuram as possibilidades de existência na cidade, e a cidade ela mesma, só existem alicerçados destas divisões constitutivas. A própria Maria Lugones, aliás, em um texto sobre estratégias de apreensão do espaço, pensa essa cidade corpo que só pode ser vista, só existe, por essa que também só existe andando por ela (Lugones, 2000).

Esta proposta de leitura sobre a cidade não é nova, bem ao contrário, vários autores e autoras tem pensado a colonialidade urbana tanto por uma leitura anticolonial quanto nos termos de um capitalismo racial. A perspectiva do capitalismo racial, que será melhor explicada no capítulo 4, destaca o caráter necessariamente racial da formação do capitalismo, especialmente em duas dinâmicas de expropriação¹⁶. Tendo em conta a entremeação dos elementos racial, capital e colonial, nos termos, também, de Denise Ferreira da Silva¹⁷, as autoras Lorena

¹⁶ Como pontua Melamed, a acumulação sob o capitalismo é necessariamente expropriação de trabalho, terra e recursos, o que só pode ser feito a partir da divisão racial do mundo, aqui também citando Cedric Robinson. Assim, e com o que também concorda Quijano, o capitalismo é sempre racial. No entanto, o uso do termo configura aqui mais que uma adjetivação para explicitar esta relação, embora este uso não seja menos importante. Mas, sobretudo, uma reiteração para fins analíticos e propositivos. O capitalismo é sempre racial, não seria sequer capitalismo e não o fosse, e trazer a discussão racial para a centralidade da análise não é um aposto à discussão anteriormente tida, mas muda os termos e a forma da análise (Melamed, 2015, p 78).

¹⁷ “Qual é o lugar em que o que não deveria “acontecer com ninguém” acontece todo dia?”. Conversando com esta pergunta de Denise Ferreira da Silva ao falar da produção de não sujeitos para

Melgaço e Luana Pinto Coelho demonstram como, também urbanamente, as lógicas de desposseção¹⁸ não são só pretéritas ao momento atual, marcas históricas de um passado de desposseção distante. Ao contrário, são dispositivos políticos, jurídicos e institucionais que fazem com que o regime racial continue operante. Em uma análise comparativa sobre as políticas urbanas de Belo Horizonte (Brasil) e Bloemfontein (África do Sul) nos períodos de (mais ou menos) assumida segregação racial e nos programas de urbanização democrático-desenvolvimentista, as autoras demonstram como a lógica moderna de planejamento segue reproduzindo a diferença racial para o funcionamento do capitalismo.

Ao analisarem os planejamentos democráticos “neutros” ou “*color blind*”, em contextos de maior ou menor consciência legal do passado segregacionista, demonstram como a aposta em mudanças econômicas como caminho para redistribuição espacial, um “planejamento inocente” se vale da “inocência da lei”¹⁹ para reiterar a ordem racista enquanto se coloca fora dela. Em outras palavras, mesmo as práticas de planejamento urbano mais progressivas, enquanto não identificam os mecanismos de perpetuação da segregação racial, os reforçam. As autoras identificam, nesse sentido, a proteção da propriedade branca e a desposseção das propriedades negras como um dos mecanismos de sustentação do regime do capitalismo racial urbano (Melgaço e Coelho, 2022). Ao que complemento, nos mesmos movimentos por elas destacados, que a mobilidade urbana também o é.

As estruturas de transporte são, como já mencionado, pontos basilares dos projetos de gentrificação, pois na mesma toada permitem a expulsão populacional funcionam como um regime de controle desta mesma população para trabalho nas

a continuidade do regime de violência nas favelas cariocas, proponho pensar no jogo de lugares e produções de sujeitos. Como demonstra Ferreira da Silva, a produção de não sujeitos, no-bodies, é uma violência anterior à violência policial, para que esta possa acontecer. Em resumo: “In this *affectable* territory the state performs in/difference; for the *favelas*’ residents are nobodies as their existence unfolds *before* (in front of) ethical life, the ethical-juridical territory the architectures and procedures of law enforcement are designed to protect. (Ferreira da Silva, 2009)

¹⁸ Usando aqui a definição de Franzoni et al “O termo ‘desposseção’ trata de práticas atreladas ao processo de acumulação, que associam estado e capital em agendas de recrudescimento de práticas espoliativas e de precarização de direitos atrelados à segurança da posse da terra e que atingem com violência ocupações urbanas de moradia e assentamentos informais.” (2022, p.83)

¹⁹ Citam, aqui, o conceito de Peter Fitzpatrick. FITZPATRICK Peter. 1987. “Racism and the Innocence of Law.” *Journal of Law and Society* 14(1):119–32. A ideia de inocência da lei aqui criticada pelo autor aponta como o Direito em geral se vale de uma pretensa neutralidade para se desvincular dos paradigmas racistas a que responde. Salvo em legislações abertamente racistas, como as de segregação racial, o Direito se coloca como ferramenta técnica que, no pior dos casos, é utilizado por operadores com vieses raciais, mas ele mesmo sendo “inocente” e “técnico”.

áreas gentrificadas. Deste modo, a análise aqui realizada busca trazer a discussão sobre a despossessão presente no planejamento para o âmbito das estruturas de transporte na medida em que a produção de uma espacialidade que demanda o deslocamento constante cria a possibilidade de não se deslocar. Esse movimento conjunto funciona, pretendo explorar, como a criação de fronteiras internas de pertencimento aliadas à despossessão de tempo e movimento.

As análises sobre segregações socio econômicas e raciais nas cidades via de regra têm como enfoque os cercamentos à livre locomoção da população periférica, barreiras que se materializam tanto no precário sistema de transportes quanto nas interdições mais diretas como o perfilamento racial em abordagens policiais, o valor impeditivo do transporte público e outras barreiras sociais e econômicas para o acesso de direitos na cidade. As variadas formas de violência aqui brevemente enunciadas compõe o aparato balizado pelo estado de criação e manutenção de desigualdades sociais, tendo seu braço mais nítido na violência policial constitutiva da forma atual dos espaços urbanos brasileiros. Justamente entendendo que tais violências interconectam-se para gestão de territórios e, no ponto principal da análise proposta neste estudo, criação do aspecto espacial da branquitude²⁰. Não obstante a importância da análise de tais barreiras como fronteiras urbanas, o estudo que aqui proponho tem como enfoque justamente a obrigatoriedade de cruzar tais fronteiras.

Neste ponto, é útil trazer à baila as noções de Tim Cresswell de políticas de mobilidade e constelações de mobilidade. Para defini-las, é preciso começar compreendendo como o geógrafo define a mobilidade humana como um dos recursos mais importantes e mais desigualmente distribuídos do século XXI. Essa distribuição desigual de mobilidade implica que necessariamente a velocidade de uns está ligada à lentidão de outros, a mobilidade de alguns à imobilidade de outros. A dizer: que alguém possa se mover na malha urbana com alguma rapidez e facilidade, imaginemos, chegar no trabalho em menos de meia hora pela proximidade física e facilidade de deslocamento, constitui-se conjunta e inescapavelmente a que outros alguéns fiquem duas horas em um trem para acessar seus postos de trabalho.

²⁰ No dizer de Alves (2011) “Finalmente, proponho entendermos a violência estatal—em suas múltiplas faces—como uma categoria “necropolítica” (MBEMBE, 2003) pela qual o Estado exerce o seu poder de soberania. Todavia, entendo como violência estatal não apenas as já banalizadas práticas policiais de extermínio e massacre nas favelas, mas também a cumplicidade e a displicência estatal com a violência homicida, a violência cotidiana expressa na segregação espacial, a negação sistemática dos direitos de cidadania, as mortes evitáveis nas filas dos hospitais públicos (BATISTA, 2003; ROMIO, 2009, FLAUZINA, 2008, ALVES, 2010).”

Sua compreensão de políticas de mobilidade parte, assim, da necessidade de compreensão da mobilidade como uma prática de poder que opera em múltiplos aspectos, configurando a distribuição desigual das possibilidades de mobilidade (e das possibilidades oferecidas pela mobilidade) pela malha urbana. Analisar mobilidade sem essa localização como estrutura de poder permitiu pensar um discurso pretensamente neutro sobre o tema. Pretensa neutralidade que, como sempre, reitera uma ideologia por/para a mobilidade. No caso, para o autor, e no que o seguimos neste trabalho, a manutenção de uma desigualdade complementar entre as possibilidades e forma do deslocamento na cidade.

Para complexificar sua análise das políticas de mobilidade, assim, Cresswell nomeia as combinações diversas dos elementos que constituem as diferentes mobilidades como constelações de mobilidade. Nas constelações de mobilidade se combinam diversamente qual é o sentido atribuído ou imposto ao deslocamento, qual ideologia informa esse sentido e como ela é experienciada pelo sujeito do deslocamento. Com menor enfoque simplesmente em tempo, modal ou distância, as constelações de mobilidade permitem uma lente para compreensão que os diferentes arranjos possíveis entre um deslocamento feito podem significar na relação de poder encenada pelo movimento.

A partir dessa perspectiva, o autor sugere a existência de constelações de mobilidade histórica e geograficamente situadas, a dizer, sentidos diversos de movimento de acordo com épocas históricas, localização social e regime econômico. Estas constelações, que o autor analisa brevemente no fluxo da história europeia, poderiam ser definidas como uma forma de levar em conta como os três elementos que compõe a mobilidade para ele se relacionam: o fato do movimento, o significado do movimento e a forma como o movimento é experienciado. Mobilidade para Cresswell, por fim, é uma produção social.

Um dos achados da pesquisa que realizei no mestrado foi encarar o direito à mobilidade a partir de três níveis de necessidade de movimento para acesso à direitos da/na cidade. São eles: a impossibilidade do movimento, a obrigatoriedade do movimento e a opcionalidade do movimento. Resgato, no curso desta pesquisa, esta diferenciação, para lê-la a partir das constelações de mobilidade de Cresswell, pensando em como tais constelações organizam espacial e racialmente a possibilidade de pertencimento e acesso a direitos na cidade.

Uma das hipóteses de fundo de trabalho desta pesquisa é, pois, pensar a branquitude como uma categoria espacial, que constrói não só a ordem urbana, mas a possibilidade de estar nela, de habitá-la, no sentido lefebvriano. Antes de melhor explicar essa hipótese é necessário avançar um pouco sobre o conceito de branquitude, essencial para seu delineamento. Branquitude, na formulação de Maria Aparecida Bento, diz respeito aos traços da identidade racial do branco brasileiro. Não, evidentemente, em um sentido essencialista, mas na compreensão de como o forjar de si dentro dos locais naturalizados de privilégio implica uma constituição subjetiva que toma como dados tais lugares. A constituição subjetiva como pessoa branca é informada, também, por uma sociedade racializada, e compreender os elementos desta constituição é compreender como a pessoa branca vê e explica o mundo. Nas palavras da autora:

Ou seja, trata-se de compreender a perspectiva que emerge quando deslocamos o olhar que está sobre os ‘outros’ racializados, os considerados ‘grupos étnicos’ ou os ‘movimentos identitários’ para o centro, onde foi colocado o branco, o ‘universal’, e a partir de onde se construiu a noção de ‘raça’. (Bento, p. 15)

Este conceito será melhor trabalhado, em sua dimensão formativa e crítica, no capítulo quatro deste trabalho, analisando a construção espacial do Rio de Janeiro pelo curso do trabalho doméstico como um dos fatores que evidenciam a produção espacial para manutenção dos espaços de socialização de/para a branquitude. Neste sentido, igualmente, acho importante localizar-me enquanto pesquisadora branca, socializada prioritariamente em espaços de branquitude, a dizer, dentro desta perspectiva dominante que permite a si mesma a não nomeação. Os posicionamentos teórico-metodológico e político aqui se entremeiam para a investigação das possibilidades de construção dessa espacialidade a partir da categoria de branquitude, de modo a compreender como a hierarquização necessária ao forjar tanto do capitalismo quanto da cidade fruto dele se materializam nos deslocamentos para que essa branquitude possa existir “com tudo ao alcance de uma caminhada”.

De fato, não é que os autores do planejamento urbano ignorem desigualdades raciais dentro da dinâmica urbana, mas no mais das vezes falta às análises o reconhecimento da branquitude como um sistema resistente que se reproduz. O pensamento urbano hegemônico, assim, incorporou majoritariamente a discussão racial enquadrando-a a partir da experiência de pessoas não brancas, deixando,

novamente, a branquitude não problematizada (Goetz, Williams e Damiano, 2020). O pacto de pertencimento é, assim, também um pacto espacial. Aqueles que tem se mover, literal e metaforicamente, são sempre os outros, e em direção ao vocabulário e espaço da branquitude. Mover-se para estar, sem nunca efetivamente pertencer. Fronteiras porosas que permitem a entrada quando necessário e requerido, mas nunca com total pertencimento. Sem nunca chegar lá.

Neste sentido, gostaria de utilizar, também, a categoria de *outsider within*, pensada por Patricia Hill Collins no clássico texto “Aprendendo com a *outsider within*: a significação sociológica do pensamento feminista negro”. Collins parte justamente da figura da empregada doméstica negra para definir o status epistemológico privilegiado daquelas que, por um lado, participam das relações das famílias brancas de maneira cotidiana e como se a ela “pertencessem”, e, por outro, sabem que jamais seriam efetivamente parte de tais famílias, vendo-as através das sobreposições de opressões de raça, gênero e classe que ditam a relação doméstica (Collins, 2016). Collins reivindica, assim, o reconhecimento do status epistemológico do conhecimento produzido às margens, como um todo, e por mulheres negras no conhecimento sociológico, em especial, justamente pela sua exclusão contínua mesmo quando pertencente, tanto dominando o vocabulário *insider* quanto sabendo que o caminho percorrido nunca encontra um ponto de chegada.

Pretendo, aqui, utilizar a categoria proposta pela autora tanto em seu sentido mais direto, trazendo o olhar para a cidade pela mobilidade de empregadas domésticas - *outsiders within*s por excelência - para pensar outras possibilidades do direito à cidade, quanto em uma apropriação talvez mais literal de sua proposta. A figura da *outsider within* aparece neste trabalho também como a que evidencia as fronteiras de uma ordem urbana que segrega com fronteiras móveis, que permite deslocamentos contando que tenha a garantia que aquelas que cruzam suas barreiras nunca chegarão efetivamente a pertencer/acessar os direitos à/na cidade.

Pensar a partir das fronteiras porosas da cidade colonial pode, assim, jogar luz sobre a própria fabricação do conceito de cidade. Ou, para ser mais exata, para a fabricação colonial do conceito de cidade. A cidade não é o local em que as hierarquias se expressam, mas faz também parte da criação delas. A formação colonial do espaço urbano - tendo aqui colonial como expressão de colonialidade,

nos termos enunciados por Quijano e Lugones - materializa em seu processo de construção essa colonialidade, materializa em seu processo de construção as hierarquias de classe, raça e gênero de modo a manter o movimento que continuamente as gera. Assim, não é uma “mera” criação de espaço físico, mas a recriação constante dele para manutenção das hierarquias coloniais pelas possibilidades de existência nesse espaço. Neste sentido, somo ao conjunto teórico urbano já trabalhado perspectivas teóricas sobre as molduras de pertencimento e acesso aos direitos na cidade a partir da obra de Judith Butler, Denise Ferreira da Silva, bem como aportes sobre o capitalismo racial.

Dentro de seus estudos mais recentes na busca de uma relacionalidade ética, a filósofa estadunidense Judith Butler tem prestado especial atenção à relação entre corpo e espaço na configuração das condições de apreensão de vidas e coexistência no mundo²¹. Pensando explicitamente no espaço urbano, Butler pontua como a interação corpo-espaço não se dá em via de mão única, mas como processo que forja o corpo pelo espaço e distribui as condições de precariedade espacialmente (Butler, 2015).

Precariedade, para Butler, baseia-se em uma concepção “mais ou menos existencial” (Butler, 2016) do corpo como algo fundamentalmente dependente, condicionado tanto pela sua vulnerabilidade em relação a outros corpos quanto em sua relação/condição de existência frente ao espaço. Toda vida é precária por definição, mas a condição precária, “mais especificamente política”, refere-se à distribuição desigual de exposição a esta precariedade. Todas as vidas são precárias, mas há molduras que nos possibilitam ver determinadas vidas, reconhecer determinados corpos como pessoas, como vidas das quais a nossa depende e que dependem de alguma forma de nós. Essas molduras, que nada mais são que operações de poder, geram enquadramentos que organizam a nossa apreensão de mundo e geram ontologias específicas de sujeito. O enquadramento é o esquema de inteligibilidade

²¹ Aqui, de maneira bem rápida, a capacidade de apreender vidas seria anterior mesmo ao fato de reconhece-las. Os esquemas de inteligibilidade, responsáveis pela organização do que nos é cognoscível, condicionam as normas de reconhecimento através das quais reconheceremos ou não. Ou seja, antes do possível reconhecimento, há a possibilidade de apreensão dentro de um esquema que torna inteligível. Nos termos que tentamos trazer para cá, que espaço, ou como o espaço organiza essas normas que primeiro tornam o corpo apreensível para depois ser ou não reconhecível. BUTLER, Judith. “Introdução: vida precária, vida passível de luto”. (Butler, 2016. P.21)

que nos empresta termos para reconhecer uma vida e constituir um sujeito (Butler, 2016).

Nesse mesmo sentido, Jaime Amparo Alves, em uma análise sobre as práticas espacializadas de resistência de mães negras de vítimas de violência policial, também chama atenção para como esta violência como prática espacial está no cerne da organização urbana a partir de uma perspectiva branca. Nas palavras do autor, a essência da sociedade civil como uma “comunidade imaginada” branca está na sujeição dos corpos negros e todos estes são (também) atos espaciais (Alves, 2014. P.329). A ordem urbana como se a entende, depende, assim, da produção racial e generificada de no-bodies (Ferreira da Silva, 2014).

Assim, a análise de quais molduras/fronteiras organizam a cidade através do sistema de transportes, pela leitura através de um marco teórico racial urbano indica como a fronteira é de quem existe e em que termos na cidade. Compreender a cidade em uma análise colonial e racializada permite ver a gestão de suas molduras pela continuidade da criação de no-bodies, mesmo quando estes mesmos alguéns inexistentes são declarados essenciais para poder pegar um trem. Inserindo-me nestas discussões já em curso, pretendo seguir a análise sobre a repartição racial que organiza a ordem urbana por pela lógica dos transportes.

Ida Danewid, em uma sensível análise sobre o incêndio no prédio Grenfell, habitado majoritariamente por imigrantes em Londres, em 2017, realocaliza a discussão urbana pela interiorização das fronteiras raciais-imperiais. A dizer, o colonialismo se reitera na organização urbana pelas fronteiras raciais de pertencimento à cidade, mas também é elidido pelo enfoque na crítica neoliberal às cidades. Raça segue, assim, sendo tratada como um efeito da discriminação urbana, e não como sua causa primeira. A cidade é, assim, um novo-velho terreno imperial, mas, como destaca a autora já pelo título, o fogo também agora é interno²². Ou, nesse

²² Interessante trazer o trecho: “In particular, by reading imperial metropolises and colonial peripheries as different but fundamentally interlinked spatialisations of racial capitalism, I argue that the global city’s gentrifying and ghettoised areas are more than simply ‘local’ geographies: they constitute domestic spaces of empire that are intimately linked to the production of (post)colonial borderlands”. (Danewid, ano, p.301) Em tradução própria: “Em particular, lendo as metrópoles imperiais e as periferias coloniais como diferentes, mas fundamentalmente interligadas como espacializações do capitalismo racial, eu afirmo que a gentrificação e guetização da cidade global são mais que simples geografias locais, elas constituem espaços domésticos do império que estão intimamente ligados à produção das fronteiras (pós) coloniais.”

mesmo sentido, como analisa Prentiss Dantzler, a propriedade é reproduzida e garantida para pessoas brancas através do capitalismo racial (Dantzler, 2021).

A identificação das fronteiras urbanas como interiorização e reiteração colonial não vem, contudo, somente para um diagnóstico, muito embora seja importante, mas também para tentar contribuir com o pensamento urbano que se faz na contramão desta imbricação de estruturas. Discutindo as tendências de um urbanismo do Sul, Seith Sindler aponta como as cidades do sul global permaneceram em grande parte ilegíveis para os acadêmicos do norte, que só as viam como parte do projeto “global” de cidades. A dizer, nunca as estudando no seu próprio desenvolvimento, nunca as encarando a partir de seu próprio tempo espaço. Como pontua ainda Schindler (2017), “se o urbanismo está em toda parte ele será mais provavelmente estudado no quintal dos urbanistas, a maioria dos quais - com notáveis exceções - trabalha e estuda nas cidades do norte global” (tradução própria, p.50)²³.

A hipótese que organiza o presente trabalho, assim, a partir das breves considerações teóricas aqui já aventadas, é que a formação espacial da cidade, a formação fundamentalmente colonial das cidades, é organizada pela gestão de mobilidades e imobilidades. A dizer, a hierarquia espacial, racial e economicamente dada, só se mantém pela obrigatoriedade do movimento constante de parte da população, o que possibilita a mobilidade como opção para outra. A mobilidade assim concebida como categoria espacial, localiza também neste movimento a possibilidade de pertencimento ao espaço e em que termos, como se organiza a precariedade na cidade entre as possibilidades de acesso a direitos e os no-bodies urbanos.

O pano de fundo para tal discussão será, como já dito, a mobilidade de trabalhadoras domésticas no Rio de Janeiro. A opção geográfica do Rio de Janeiro justifica-se tanto por ser onde se desenrola esta pesquisa quanto pela situação privilegiada que a cidade e região metropolitana ocupam como ex capital e foco de diversos investimentos e projetos urbanos. A pretensão não é, evidentemente, um estudo detido de toda história urbana e do trabalho doméstico no Rio de Janeiro, mas de localização geográfica da formação urbana do Rio de Janeiro para discussão das premissas teóricas.

²³ No original: “If urbanism is everywhere then it is likely to be studied most often in the backyards of urban scholars, most of whom - with notable exceptions - live and work in cities in the global north” (Sindler, 2017. p.50)

Para tanto, no segundo capítulo irei localizar a discussão sobre trabalho doméstico na gama atual de propostas teóricas sobre o tema. Assim, abordarei a literatura referente aos trabalhos de cuidado, teoria da reprodução social e trabalho doméstico, procurando apurar a conceituação dos serviços domésticos remunerados em cada uma delas e definindo o vocabulário para a discussão em curso nesta tese. A partir desta localização teórica, passo à localização histórica da compreensão jurídica de trabalho doméstico no Brasil para, por fim, pensar na conceituação jurídica e histórica do trabalho doméstico como uma forma de construção de hierarquias.

Na sequência, no terceiro capítulo, situarei o trabalho geograficamente no Rio de Janeiro, procurando compor uma história dos transportes e mobilidades que compõe esta formação urbana e as constelações de mobilidades e imobilidades que a atravessam. Para tanto, pois, iniciarei por uma discussão conceitual sobre as diferenças entre as ideias de mobilidade e transporte e sua relação com a formação metropolitana. Após, passarei por uma revisão detalhada da montagem do sistema de transportes do Rio de Janeiro, discutindo o projeto de montagem de uma “crise de mobilidade” constante. Por fim, situarei o trabalho doméstico na dinâmica da Região Metropolitana Fluminense para discutir as constelações/níveis de mobilidade que ele encarna.

No quarto capítulo, por fim, abordarei a formação espacial do Rio de Janeiro a partir da análise das mobilidades de trabalhadoras domésticas dentro de uma discussão sobre capitalismo racial e formação urbana. Entendendo a branquitude como uma categoria espacial que também organiza o espaço urbano de modo a manter suas opções de imobilidade, mas cujo espaço só se sustenta pelo movimento constante do seu entorno, analiso a ideia de direito à cidade pela gestão de precariedades pela (i)mobilidade urbana. No sentido social do termo, a branquitude pode não se deslocar e ainda assim ser móvel.

A experiência urbana e de pesquisa em Berlim, como já dito, foram essenciais para a análise aqui realizada, embora tal análise nunca tenha se tornado comparativa das cidades. Tal se coloca tanto como uma opção teórica dentro dos estudos urbanos comparados quanto teórico política sobre o pensamento de cidade em uma proposta anticolonial. Assim, o objeto de análise desta tese é a mobilidade de trabalhadoras domésticas no Rio de Janeiro em sua correlação com a construção urbana e gestão de pertencimento e acesso ao direito à cidade. Berlim não se configura como um objeto

de comparação, mas como um caso de referência para discussão da cidade colonial dentro da proposta do quarto capítulo.

Como já explicado, a pandemia de Covid-19 atravessa todos os capítulos, em especial o segundo e quarto capítulo, embora não seja objeto direto da análise aqui realizada. A configuração hierárquica do trabalho doméstico no espaço urbano antecede a pandemia, se torna inescapavelmente nítida nela, torna a se configurar em deslocamentos pouco visíveis para a branquitude na sequência dela. O atravessamento da pandemia pelo trabalho, por fim, confunde-se com o atravessamento da pandemia no curso dessa pesquisa e da vida da pesquisadora. Este é um trabalho realizado entre muitos trânsitos e alguns imobilismos. Pessoais, profissionais e, por que não dizer, globais. Parte de uma proposta de pesquisa gestada ainda em 2019, que só tomou corpo no auge da pandemia de Covid-19, em 2020, e vem se concretizar em texto nisso que por algum tempo chamamos de novo normal - depois retiramos o adjetivo e teimamos em agir como se fosse mesmo tudo a mesma coisa. Talvez, em estruturas urbanas e continuidades coloniais, como pretendo aqui discutir, possamos afirmar que são. Mas, mesmo nelas e em todas que são por elas atravessadas, esses tempos de relativa imobilidade são mais transformadores que normalmente nomeamos.

Termino a Introdução com este preâmbulo porque não posso deixar de introduzir também o fato de ser este um trabalho pensado em um mundo e escrito em outro, mesmo que pareçam os mesmos. Uma pesquisa atravessada não só pela pandemia, mas pelo “pós-pandemia” e todas suas marcas físicas, psicológicas e sociais. Inclusive por um luto que também se relaciona com a pandemia. Buscamos afiar as ferramentas de pesquisa, incorporar as rupturas e compreender as continuidades que este momento representou e representa. Mas há também um algo não dito neste seguirmos que, de várias maneiras, impacta a pesquisa aqui apresentada.

2) Trabalho doméstico e a criação de hierarquias socio urbanas: localizando os conceitos

Fala-se muito que os trabalhadores empregados domésticos não produzem lucro, como se fosse algo que se expressasse, apenas e tão-somente, em forma monetária. Nós produzimos saúde, limpeza, boa alimentação e segurança para milhões de pessoas.

Carta das Trabalhadoras Domésticas para a Assembleia Nacional Constituinte de 1988

Muito se fala sobre a atual “crise do cuidado” do século XXI, via de regra associando-a a uma crescente paridade em postos de trabalho bem remunerado para mulheres de classes altas, que teria como impacto direto um vácuo na realização de trabalhos de cuidado diários. Não à toa, pois, a discussão sobre tal “crise do cuidado” vem constantemente aliada a conceituações e fluxos globais do trabalho doméstico remunerado. Em outras palavras, as medidas para paridade de gênero em postos profissionais bem remunerados trariam a reboque não só as discussões sobre divisão sexual do trabalho, mas o que uma paridade de gênero significa quando depende do trabalho de outras mulheres - considerando aqui as hierarquias de classe e raciais do que seriam essas outras mulheres.

A discussão assim colocada, não obstante tenha pontos importantes a serem considerados, traz alguns problemas conceituais e simplificações que, por vezes, obliteram o aspecto constitutivo do trabalho doméstico para a formação econômica atual. Já de saída, a equiparação de trabalhos de cuidado a trabalho doméstico não é automática nem evidente, menos ainda as implicações de cada definição. Ainda, e de sobremaneira, a sintetização das questões relativas aos trabalhos domésticos nestes termos muitas vezes permite que se passe ao largo da relação do trabalho doméstico com os trabalhos realizados fora deste ambiente. Falando em termos das feministas marxistas, é a relação entre o trabalho produtivo e reprodutivo, que chamará mais diretamente à baila o papel do Estado em funções normalmente vistas como do âmbito “privado”.

Por fim, mas absolutamente constitutivo de toda esta equação, a narrativa sobre uma “crise do cuidado” como algo relacionado ao trabalho de mulheres na fase atual

do sistema capitalista fazendo tábula rasa da importância do trabalho doméstico, remunerado ou não, em toda a montagem deste sistema. Um olhar histórico para as formas de trabalho de mulheres, especialmente de mulheres não brancas, informa a construção de hierarquias laborais a partir das hierarquias raciais, e não como uma consequência delas. Abordar a crise do cuidado só por sua faceta recente corre forte risco de desconsideração do histórico constitutivo dessa forma de dominação. Neste capítulo, assim, pretendo discutir a própria conceituação de trabalho doméstico como algo que não pode ser totalmente definido pelas ideais de trabalho de cuidado e trabalho reprodutivo remunerados, embora cada uma destas categorias tenha sua importância histórica e analítica para as discussões feministas.

A produção do espaço, como já adiantado brevemente na Introdução, pois, é, também, um dado de formação da história capitalista recente, tanto em um sentido econômico mais literal quanto na hierarquia colonial de possibilidades de existência neste espaço. Tanto a formação urbana quanto o trabalho doméstico, pois, como se pretende discutir ao longo de todo este trabalho, muito embora sejam definidos muitas vezes como consequências do sistema econômico e jurídico são partes inescapáveis de sua formação.

Para falar da relação entre trabalho doméstico, mobilidade urbana e a formação da estrutura urbana é necessário, pois, um passo atrás para uma localização teórica e política do que se entende como trabalho doméstico aqui e sua correlação com as principais teorias que o discutem. Neste capítulo, portanto, trarei algumas das conceituações e principais discussões sobre o trabalho doméstico, localizando-o entre as teorizações sobre trabalhos de cuidado e a teoria da reprodução social. Conjuntamente, trabalharei com um breve apanhado da história do trabalho doméstico no Brasil a partir do final do século XIX, de modo a localizar também historicamente o objeto que será espacializado e mobilizado nos próximos capítulos.

Em um sentido ocupacional, talvez, fosse possível separar trabalho do cuidador e trabalho de serviço doméstico, mas sua conceituação teórica e prática são bem menos nítidas. Em um detalhado estudo sobre a evolução do emprego doméstico e cuidadoras profissionais entre 2000 e 2015, Guedes e Moncores (2019) percebem uma fronteira deveras fluida mesmo entre as duas ocupações como reguladas. Segundo as autoras, nem mesmo as trabalhadoras vem com nitidez uma diferença. Em um sentido geral dos indicadores elencados no estudo, as flutuações tanto em

sentido salarial quanto em perfil de trabalho foram similares para ambos os grupos, salvo no quesito de tempo de educação formal, havendo um aumento do tempo de estudo das cuidadoras formais. As autoras não concluem, contudo, que ambas as profissões são indiferenciáveis, embora compartilhando fronteiras de precariedade - como indica o título do artigo - há uma diferenciação no status relacionado a cada ocupação. A dizer, quando há uma diferenciação pela cuidadora é pela cuidadora afirmando que não é uma empregada doméstica. (Guedes e Moncores, 2019). Em levantamento feito a partir dos dados da Pesquisa Emprego e Desemprego (PED), realizada em 2008 na Região Metropolitana de São Paulo,² Guimarães, Hirata e Sugita (2012) verificaram que a maior parte das trabalhadoras que exerciam atividades de cuidado - que as enquadravam potencialmente como cuidadoras - se autoidentificavam como empregadas domésticas.

Fica nítida, pois, tanto a dificuldade de diferenciação entre as trabalhadoras do cuidado e as trabalhadoras domésticas. Mais ainda, contudo, fica também evidente que, difícil ou não, é uma diferenciação que responde a composições hierárquicas sobre o trabalho doméstico remunerado, de modo que é interessante partir para uma análise da formação destas hierarquias.

2.1) Por outras histórias do trabalho doméstico

Ao contrário do que informa uma construção narrativa de uma saída para o mercado de trabalho remunerado na segunda metade do século XX - narrativa focada no recorte de mulheres brancas de classes médias e altas e que serve a uma determinada vertente do feminismo liberal - o trabalho de mulheres para além do ambiente doméstico é uma constante histórica, e foi fundamental para a Revolução Industrial e montagem do sistema capitalista como um todo (Matos e Borelli, 2013). Assim, antes da discussão mais direta sobre a localização teórica do trabalho doméstico e suas implicações neste estudo, situarei brevemente o contexto histórico no qual se deu a configuração do trabalho doméstico remunerado tal qual o conhecemos, contexto em tudo coincidente com a passagem para o modelo de urbanização e de consequente rede de transportes da época atual.

Na segunda metade do século XIX o trabalho realizado por mulheres abrangia diversas áreas econômicas no Brasil. Além da exploração do trabalho de mulheres escravizadas nas várias fases de produção da economia rural, incluindo ali as tarefas

domésticas realizadas, nas cidades uma boa parte da mão de obra remunerada era também feminina. Nas últimas décadas do século XIX, mais de 70% da força de trabalho do setor fabril têxtil era composta por mulheres e meninas, bem como 50% do setor de vestuário. A presença feminina era também marcante na manufatura de cigarros, charutos e fumos, fósforos, velas, entre outras. Para além do trabalho fabril, as mulheres também eram fundamentais na economia urbana na venda de alimentos nas ruas, em restaurantes, como lavadeiras e costureiras. Embora mais restritas, mulheres com acesso a estudo também eram parte significativa de algumas carreiras, para as quais os estereótipos de gênero as informaram como “mais aptas”, tais quais magistério, enfermagem, farmácia e odontologia. (Matos e Borelli)²⁴.

Também compõe tal narrativa histórica a associação do grande contingente de mulheres negras dedicadas ao serviço doméstico a tanto uma continuidade da mentalidade escravista como uma continuidade da “mucama” quanto pela dificuldade do sistema altamente racista de absorver a força de trabalho das mulheres negras para funções minimamente melhor remuneradas. Essa associação vem, inclusive na linha contrária à assunção de um momento em que a feminilidade como um todo era associada ao não trabalho fora do próprio lar, deixando evidente como os ideais de feminilidade gestados no período pretendiam dizer pouco respeito às mulheres negras.

Flavia Fernandes de Souza (2023) problematiza historicamente a assunção presente no “senso comum histórico” que coloca o trabalho doméstico como uma simples herança da escravidão no Brasil. Analisando os dados da formação da economia urbano-industrial do Rio de Janeiro (1890-1940), a autora localiza a passagem do serviço doméstico, realizado dentro dos quadros do sistema escravagista, para o trabalho doméstico remunerado dentro da formação de uma rígida e hierárquica estrutura racial na composição da força de trabalho empregada no mercado urbano.

Não que a autora negue a fundamentalidade da estrutura escravagista para a continuidade das relações de trabalho desde então, mas, seguindo a linha de Ângela

²⁴ O trabalho fabril feminino, maioria na indústria têxtil no final do XIX e ainda significativo durante as primeiras décadas do século XX, enfrentará um forte decréscimo, junto à participação das mulheres na indústria como todo após a década de 1930, pela legislação trabalhista de 1932 que reforçou a ideia de um elemento feminino responsável pelas tarefas reprodutivas, aliado à implantação de iniciativas fordistas de produção gerindo tanto o trabalho nas fábricas quanto a forma de sociabilidade da classe trabalhadora. (Souza, 2023. p. 193)

Davis, aponta como a associação de mulheres negras ao trabalho doméstico não é uma mera herança que vai se desfazer com o tempo, mas sim responde à montagem do sistema capitalista brasileiro em sua fundamentalidade. É após a abolição formal da escravidão que o trabalho doméstico passa gradualmente a ser um serviço prioritariamente feminino, visto que os homens anteriormente escravizados que realizavam tarefas domésticas buscam postos de trabalho remunerado em outros setores da economia, já as mulheres libertas permanecem no setor e viriam a aumentar numericamente sua participação nele durante o século XX²⁵.

Este aumento do número de mulheres entre os trabalhadores domésticos durante o século XIX foi registrado também por historiadoras para a história europeia. Segundo Raffaella Sarti, se em contextos “pré-industriais” as mulheres representavam de 40% a 80% dos criados domésticos, após 1850 este número salta para de 70 a 98%. Para a autora, esta mudança se relaciona com a mudança de um determinado padrão de aristocracia, no qual, efetivamente, muitas das funções eram realizadas por homens, para um padrão burguês de contratação de mão de obra que incluía outras funções, junto a, sobretudo, a nova ênfase dada a mulher como rainha do espaço privado - também associado ao nascente modo de vida da burguesia urbana (Sarti, 2007).

Assim, estruturalmente falando, novamente com Souza, poderia se localizar a maciça inserção de mulheres no mercado de trabalho urbano como trabalhadoras domésticas como um dos fenômenos da própria emergência da modernidade capitalista, abrangendo nesta afirmação a migração do trabalho camponês para as indústrias, de modo que havia um maior contingente de mulheres camponesas nas cidades impedidas da continuidade do trabalho como antes o executavam, coroando a consolidação de um modo de vida burguês que tanto consagrava o ambiente doméstico como um ambiente feminino como criava uma clivagem entre as mulheres que deveriam executar tais tarefas e aquelas frágeis demais para tanto. (Souza, 2023).

Voltando para a realidade brasileira, pós abolição formal da escravidão, podemos, pois, localizar tal clivagem como uma criação contínua das linhas raciais

²⁵ A mudança aqui indicada, importante reiterar, é quanto à proporção. As mulheres libertas ou escravizadas sempre foram maioria entre as pessoas dedicadas aos serviços domésticos, ao menos até onde os dados permitem acompanhar (Souza, 2017). No entanto, essa proporção se altera significativamente na passagem do século XIX para o XX, o que permite uma análise a partir da ideia de feminização do trabalho doméstico em sentido de reificação das categorias raciais intragênero no pós abolição formal.

de hierarquização social/urbana, mais que uma continuidade direta. Neste sentido, importa observar que na virada do século XIX para XX, dado o grande afluxo de imigrantes vindos da Europa para o Brasil, a hierarquia entre a contratação de uma trabalhadora para serviços domésticos estrangeira (branca) e uma mulher negra é documentada de várias formas.

Raquel Leite da Silva Santana, em um delicado estudo sobre os trabalhos de cuidado e a regulamentação do trabalho doméstico a partir da obra de Carolina Maria de Jesus destaca como o pós abolição veio acompanhado de medidas de “naturalização da pobreza” para a população negra, alicerçadas em teorias raciais, que relegam continuamente os trabalhos socialmente e financeiramente menos valorizados para a população negra, em especial para as mulheres negras. Evidentemente, pois, há uma herança escravocrata expressa na hierarquia racista das relações de trabalho, inclusive e sobretudo no ambiente doméstico. Famílias com maiores condições financeiras davam preferência para a contratação de imigrantes recém chegadas da Europa, sobretudo para serviços domésticos melhor remunerados:

No que se refere especificamente ao trabalho de cuidado, enquanto as mulheres escravizadas eram postas em aluguel por seus proprietários, no período de transição para o trabalho livre, para a prestação para o trabalho livre, para a prestação de serviços como mucamas e/ou amas de leite, havia uma abertura para que as imigrantes portuguesas optassem por esta atividade. (Santana, p.187)

Tal hierarquia conflui, evidentemente, com o discurso racial eugenista de então. Hierarquia, pois, que se reiterava na contratação prioritária de mulheres brancas para os serviços de casa e mais bem remunerados e das mulheres negras para serviços mais pesados e com menos contato com a família e, evidentemente, pior remunerados. A assunção progressiva dos trabalhos menos remunerados pelas mulheres negras é, reitero, pois, a partir da análise de Souza, mais um projeto contínuo de precarização de trabalho do que a continuidade “passiva” do período de escravidão declarada.

Santana segue o trabalho acompanhando a construção de uma divisão racial do trabalho no período, o que, de fato, significava também a definição do lugar da população negra no projeto de nação que se estabelecia. Um lugar de cidadania controlada ou não cidadania justamente expresso em uma exclusão do mercado de trabalho livre aliado a meios de branqueamento do trabalho:

No pano de fundo de todos esses processos que, de uma forma ou de outra, estiveram na base do fenômeno de feminização do serviço doméstico, encontra-se, também e principalmente, a separação entre as esferas da produção e da reprodução operada pelo desenvolvimento da industrialização. (Santana, p. 180)

Os processos históricos da separação das esferas de produção e reprodução, a feminização e hierarquização racial dos trabalhos domésticos e desvalorização dos trabalhos de cuidado entremeiam-se sem confundirem-se. Estando todos no cerne da montagem da estrutura econômica do século XX, mesmo que por vezes dela parecendo consequências, oferecem ângulos diversos para análise aqui proposta. Embora por vezes refiram-se às mesmas atividades em sentido prático, respondem a tradições teóricas e propostas políticas diversas. Deste modo, antes de adentrar diretamente na discussão aqui proposta, é necessário um cuidado conceitual com os termos que a permeiam.

2.2) Trabalho de cuidado, trabalho reprodutivo, trabalho doméstico

A expansão contemporânea das discussões sobre trabalhos de cuidado em muito se deve ao que vem se denominando a “crise do cuidado”, a dizer, um aumento de demanda pela realização de trabalhos relacionados sobretudo ao cuidado com crianças, enfermos e idosos em sociedades do Norte Global que passam por uma mudança significativa no padrão geracional, aliada à inserção mais total das mulheres (brancas e de classe média) no mercado de trabalho produtivo (Alves, p.68). A demanda por uma força de trabalho, via de regra migrante e mal remunerada, colocou em evidência esta categoria de trabalhos, o que não se traduz em um cuidado jurídico ou social com a categoria.

A construção do conceito de cuidado, contudo, enfrenta alguns desafios, posto que, já de início, a amplitude semântica da própria palavra cuidado contribui para a confusão em torno da delimitação do conceito, para não se falar da diferença significativa que a ideia de cuidado tem em diferentes línguas e construções culturais. Podendo abranger tanto atividades da área médica, como o cuidado com enfermos e idosos, trabalhos menos pessoais, como serviços de limpeza, ou ainda aspectos da área interrelacional e afetiva, o conceito corre o risco de, por extrema abrangência,

perder sua capacidade de definição²⁶. Algumas abordagens alargam especialmente o conceito de cuidado, incluindo desde o cuidado de uma manicure em um salão de beleza ou um conselho em *hotline* telefônica aos laços estabelecidos intrafamília ou em uma relação de trabalho (Zelizer, 2012) ou mesmo a inclusão da prostituição e da indústria do sexo na categoria.

Podemos localizar o início de um debate acadêmico sobre a categoria de cuidado com os trabalhos de Carol Gilligan sobre a ética do cuidado. O trabalho de Gilligan se organiza como contraponto aos estudos do Lawrence Kohlberg ao propor uma ética pensada a partir de critérios relacionais, via de regra produzida pelo tipo de socialização de mulheres. Gilligan, filósofa e psicóloga, desenvolve tal trabalho em diálogo com os estudos empíricos de Kohlberg que apontavam para uma diferença no desenvolvimento moral de meninos e meninas. A partir de experimentos empíricos com enfoque em estágios de desenvolvimento moral por ele definidos, Kohlberg conclui que meninas teriam maior dificuldade no desenvolvimento de uma moralidade. Ao que Gilligan, partindo das mesmas diferenças apontadas por Kohlberg, criticará os critérios usados para definir este desenvolvimento moral baseado em regras, direitos e uma noção estrita de justiça, a eles contrapondo a identificação nos trabalhos empíricos de uma ética mais focada na empatia e solidariedade, uma voz diferente para a definição de desenvolvimento moral que resulta em na “ética do cuidado” (Gilligan, 2013).

O trabalho de Gilligan foi e segue deveras importante nas discussões sobre desenvolvimento moral, mas, ao descrever a ética do cuidado a partir da experiência de meninas, Gilligan recebe uma leitura com um enfoque essencializante, como se a ética do cuidado fosse “típica” de mulheres, muito embora o cerne de seu trabalho vá em outro sentido. Outro nome importante na compreensão dos contornos atuais do conceito de cuidado, e crítica de Gilligan, é o da cientista política estadunidense Joan Tronto. Tronto propõe que a “voz diferente” que Gilligan havia identificado desvincule-se da ideia de voz feminina para pensar a partir de quem exerce as atividades de cuidar de alguém. Para Tronto, a correlação entre ética do cuidado e as vozes femininas é a parte especialmente frágil e homogeneizante do argumento de

²⁶ Interessante aqui comentar a discussão gerada no debate público brasileiro após a propositura de um tema de redação no Exame Nacional do Ensino Médio de 2023 centrado no conceito de trabalho de cuidado. A atualidade do tema se evidencia na proposição temática da redação “Desafios para o enfrentamento da invisibilidade do trabalho de cuidado realizado pela mulher no Brasil” e a confusão conceitual nos debates posteriores.

Gilligan. Para a autora, a ética do cuidado estaria relacionada, via de regra, a grupos minoritários - pela hierarquia atribuída historicamente a estas funções - mas não necessariamente às mulheres²⁷. Desvinculando, pois, da voz de mulheres, para pensar em quem exerce as atividades de cuidado, Tronto se afasta do que poderia ser criticado como essencializante em Gilligan, mas também abre um flanco perigoso de desvinculação das ideias de cuidado e da divisão sexual do trabalho. Embora com tais significativas diferenças, o pensamento de Gilligan e Tronto aproximam-se em uma certa perspectiva liberal do cuidado que não se materializa diretamente nas relações econômicas e raciais nas quais acontecem.

Dando mais enfoque à já citada divisão sexual do trabalho e em outro giro teórico, as abordagens a partir de uma perspectiva marxista propõe a compreensão a partir da ideia de trabalho reprodutivo. Assim, antes de nos debruçarmos sobre elas, contudo, é necessário igualmente fazer um breve apanhado sobre o que se entende por trabalho reprodutivo e as implicações do conceito.

A discussão política sobre trabalho doméstico no âmbito da teoria marxista tem uma importância inegável já durante as primeiras décadas da União Soviética, em especial pelas obras de Nadiéjda Krúpskaia e Alexandra Kolontai. Estabelecendo uma forte postura crítica tanto da associação do trabalho doméstico ao âmbito do feminino quanto a sua posição hierarquicamente inferior enquanto trabalho remunerado, as autoras soviéticas tem como ponto principal em comum a compreensão que as funções associadas ao trabalho de cuidado não devem ser de responsabilidade individual, mas sim da coletividade em Krúpskaia e especialmente do Estado em Kolontai (Schneider, 2017).

Em outra vertente de desenvolvimento teórico, a ideia de trabalho reprodutivo como uma oposição complementar ao trabalho produtivo da teoria marxista clássica começou a ser trabalhada conceitualmente por feministas marxistas italianas durante a década de 1960. Muito embora nunca tenha deixado de ser uma linha política e teórica importante nas discussões sobre divisão sexual do trabalho e movimentações sociais sobre o tema, foi somente a partir da primeira década do século XXI que alcançou uma abrangência ampla no campo teórico feminista, inclusive com o resgate

²⁷ Joan Tronto e Bérénice Fischer propõe definir o cuidado como “uma atividade característica da espécie humana que inclui tudo que fazemos com vistas a manter, continuar ou reparar nosso ‘mundo’, de maneira que possamos viver nele da melhor maneira possível. Esse mundo inclui nossos corpos, nosso self e nosso entorno, os quais buscamos tecer juntos em uma rede complexa que sustenta a vida” (Tronto, 1993).

de várias autoras do período. A retomada desta discussão coloca no mesmo campo, a ora chamada Teoria da Reprodução Social, autoras que se apropriaram da discussão sobre trabalho reprodutivo de maneiras diversas, mas compartilham como ponto central a fundamentalidade do trabalho reprodutivo para compreensão da teoria marxista e dimensão inescapável da luta política.

Como aponta Ana Carolina Brandão (2023, p 146), o resgate da discussão da teoria da reprodução social em muito se relaciona com os impactos da crise financeira de 2008 não só nas relações de trabalho, mas concorrentemente nos processos de geração e sustentação da vida, bem como com um momento de maior recurso aos estudos marxistas frente à gradual e contínua precarização das condições de existência.

O que poderíamos identificar como ponto de partida da atual teoria da reprodução social remonta à Itália dos anos 1960, no movimento operário e seu enfoque na compreensão de como a reprodução do capital ia além do trabalho nas fábricas, mas sim dominava a totalidade da vida social. Neste bojo, Mario Tronti cunha a ideia do que ficou conhecido como fábrica social²⁸, buscando evidenciar os aspectos da acumulação que ultrapassavam o local de trabalho (Hopkins, 2023. p. 212).

A contribuição de Tronti teve impacto em diversas produções posteriores, em especial entre as feministas autonomistas italianas²⁹ trazendo a reprodução da força de trabalho para o centro do debate. Ampliando a ideia de trabalho usada por ele para pensar o trabalho fora da fábrica, já na década de 1970, autoras como Mariarosa Dalla Costa e Silvia Federici, desenvolveram uma concepção de trabalho não remunerado reprodutor do próprio sistema capitalista, a dizer, o trabalho necessário para

²⁸ “Fábrica social”, termo cunhado em 1963 por Mario Tronti, a partir da percepção que o trabalho produtivo nas fábricas seria insuficiente para pensar a acumulação que se dava na reprodução da força de trabalho. De modo que para pensar na acumulação era necessário pensar para além da fábrica em si, mas também na sociedade como um todo, a fábrica social de reprodução de trabalhadores.

²⁹ Especialmente, mas não somente. Importante aqui também destacar o impacto do conceito de fábrica social foi também utilizado por outros autores a partir da leitura do fundamental filósofo italiano Antonio Negri. Negri, também lendo o conceito de Tronti, pensa a fábrica social não com enfoque na reprodução da força de trabalho, a molde das feministas marxistas, mas sim a noção de que a noção de controle do operário vigente na fábrica teria transposto os muros da mesma, dando vazão à substituição do “operário-massa” pelo “operário-social” que viveria em um mundo-fábrica. Assim, partilhando da visão que todo o modo de vida social estaria colonizado pela lógica da fábrica, com atenção para esta captura da vida além muro do local da produção, Negri teoriza em sentido diverso das feministas marxistas, mas não necessariamente oposto, colocando o enfoque na produção imaterial da comunidade na lógica da fábrica e não em como a própria produção de uma comunidade para a fábrica também se inseria na reprodução do sistema. (Sanson, 2023)

reproduzir a força de trabalho assalariada. Como resume Hopkins a partir do pensamento das autoras:

A abordagem convencional do trabalho como produção fabril conta apenas metade da história da vida no capitalismo. A outra metade consiste na esfera reprodutiva, e essa esfera não é a de lazer. Trata-se de um trabalho doméstico não remunerado e extenuante que também pode operar como o trabalho na fábrica entendido no sentido marxista clássico: cozinhar, limpar e cuidar do parceiro, dos filhos e de si mesma. (Hopkins, 2023. p. 214)

Partindo desta compreensão, as feministas autonomistas tiveram como principal bandeira de luta nos anos posteriores justamente a remuneração do trabalho reprodutivo, de modo a descolá-lo da lógica invisibilizante do “trabalho feminino” e “trabalho por amor” em que fora colocado. Um dos movimentos mais conhecidos neste sentido, as *welfare mothers* foi composto majoritariamente por mulheres negras estadunidenses buscando garantia de um subsídio governamental para famílias monoparentais, como modo de um reconhecimento mesmo que lateral do valor do trabalho reprodutivo (Brandão, 2023. p. 150).

Desde as primeiras discussões a partir do conceito de trabalho reprodutivo, no entanto, o enfoque na remuneração do trabalho reprodutivo, tanto em uma perspectiva filosófica da obra marxista quanto em suas implicações políticas recebeu críticas conceituais e pragmáticas. Obra marcante nesta toada é o livro de Lise Vogel, *Marxism and the Oppression of Women: Toward a Unitary Theory* (1983). Para a autora, a partir de uma leitura detalhada dos conceitos marxistas, a reprodução não seria um sistema distinto da produção, como para as autoras autonomistas (corrente assim nomeada pela autonomia entre as esferas de reprodução e produção), mas sim forma uma etapa diversa do processo de produção. Etapa, aqui, não em um sentido de dependência, mas como um circuito integrado ao de produção e cujo o impacto, embora mútuo e contínuo, terá decorrências distintas em cada um deles (Brandão, 2023. p. 151)³⁰.

³⁰ Embora não seja foco do presente trabalho, é necessário passar brevemente por esta discussão sobre a produção de valor do trabalho doméstico não remunerado entre as feministas marxistas. Em linhas gerais, para a linha autonomista, defendida por autoras como Silvia Federici e Mariarosa Dalla Costa, o trabalho doméstico não remunerado tem um valor de troca, enquanto para Lise Vogel, Margaret Benson, entre outras, o trabalho doméstico não remunerado possuiria apenas valor de uso. Também seguindo Hopkins, podemos diferenciar valor de uso como referente à utilidade prática de um objeto e o valor de troca como referente ao montante pelo qual um objeto pode ser comprado ou vendido no mercado capitalista. (Hopkins, 2023)

Colocados estes principais pontos, retomo a relação entre teorias do cuidado e da reprodução social para chegarmos ao ponto de convergência na abordagem sobre trabalho doméstico. Para autoras como Nancy Fraser, a famigerada crise do cuidado configura-se, sobretudo, como uma vertente da crise geral do sistema capitalista financeirizado, crise esta que tem múltiplos aspectos, tais quais o climático e econômico, que se interconectam com a crise da reprodução como um todo (Fraser, 2023).

Nesta toada, a filósofa estadunidense analisa a crise do cuidado como ausência de um conjunto chave de capacidades sociais que possibilitam a manutenção das comunidades e o sustento das conexões em geral, sendo tal ausência resultado direto da fase atual do sistema capitalista. Assim, volta-se para uma análise sócio-histórica da relação entre as fases do sistema capitalista e o trabalho reprodutivo, de modo a evidenciar que as tensões do cuidado não são acidentais, mas estruturais do capitalismo financeirizado ou, principalmente, do sistema capitalista em si (Fraser, 2023).

Pensando no sistema em si, a autora apresenta o subsistema econômico do capitalismo como dependente de atividades socio reprodutivas externas a ele, sendo tais atividades - o trabalho reprodutivo - o que propicia condições básicas de existência para construir comunidades e sustentar significados partilhados. Por tal, pontua Fraser, relativamente pouco deste trabalho assumiu, historicamente, a forma de trabalho assalariado, criando com o trabalho produtivo uma relação de separação-dependência-negação.

Em um sentido histórico, pois, propõe sua análise a partir de três regimes históricos de reprodução/produção, o capitalismo competitivo liberal do século XIX, o capitalismo gerenciado pelo Estado do século XX e o capitalismo financeiro globalizado - a fase atual. A primeira de tais fases seria marcada pela exploração industrial no núcleo europeu, simultânea à expropriação colonial na periferia do sistema, sendo que em ambos os recortes os trabalhadores se reproduziram autonomamente, fora dos circuitos do valor monetizado. Fraser localiza aqui, como outras autoras apresentadas, a criação do imaginário burguês da domesticidade e das esferas separadas entre público e privado, ainda que poucas fossem as pessoas que efetivamente realizassem tal ideal.

A fase seguinte vê crescer consideravelmente a produção industrial de larga escala, junto ao consumismo doméstico, internalizando a reprodução social a partir da lógica do “salário de família”. Por fim, o capitalismo financeiro globalizado, construído a partir da década de 1980, externaliza a reprodução social novamente, mas a partir da lógica da “família de dois assalariados”.

A construção do conceito de cuidado, assim tendo como uma dimensão central os aspectos relacionais e afetivos das atividades que envolvem cuidar, como aponta Alves (2021. p.73), fornecem menos ferramentas críticas sobre os contornos de classe e raça que envolvem tais atividades sistematicamente. Não desconsiderando as chaves analíticas possíveis a partir da ideia de cuidado, tratar o trabalho doméstico como uma vertente remunerada deste tipo de trabalho ignora a fundamentalidade das hierarquias de classe e, sobretudo, raciais, na sua construção. O trabalho doméstico não é algo que passa a existir frente à terceirização de trabalhos de cuidado, mas é fruto de um processo histórico de hierarquização racial intragênero que não pode ser ignorado para sua compreensão. Assim, novamente, não dizendo aqui que inúmeros trabalhos que utilizam o conceito de cuidado não possuam tal preocupação e trabalhem a partir de tais abordagens, o conceito em si de cuidado não propõe a uma compreensão desse histórico. Opto, assim, pela conceituação de trabalho de cuidado e trabalho doméstico como fenômenos diversos, mesmo que as atividades de cuidado façam parte da compreensão de ambos.

Para autoras como Alves tanto o trabalho de cuidado quanto o trabalho doméstico estão contidos no trabalho reprodutivo. Mas, como a própria autora discute na montagem do seu conceito de trabalho reprodutivo migrante, estabelecido sob o trinômio capitalismo-patriarcado-racismo, a ideia de trabalho reprodutivo nos países centrais ou periféricos não pode ser vista como um contínuo (Alves, 2021. p. 26). Da mesma forma aqui, percebo como potencialmente invisibilizante a compreensão do trabalho doméstico como trabalho reprodutivo remunerado. O trabalho doméstico não se origina, como discutido na parte inicial deste capítulo, das necessidades de terceirização de trabalho reprodutivo, mas se relaciona intrinsecamente com as diferenciações raciais estabelecidas pela estrutura colonial. Pensá-lo com o mesmo vocabulário teórico das demandas por remuneração ou reconhecimento enquanto trabalho dos trabalhos de manutenção doméstica que não se configuraram diretamente nessa ordem corre o risco de tirar o enfoque da dinâmica racial e colonial

constitutiva desse processo. Interessante aqui trazer uma reflexão de Heleieth Saffioti, socióloga muito atuante no forjar de um movimento feminista organizado nos anos 1970/1980 brasileiros, realizando um apanhado sobre o trabalho doméstico no Brasil:

Ainda que haja muito a construir na teoria da articulação entre o modo de produção capitalista e formas não-capitalistas de trabalho, já existem trabalhos científicos de fôlego sobre o assunto, embora nenhum deles se debruce sobre a ocupação de empregada doméstica. Nos países desenvolvidos, o trabalho doméstico, enquanto realizado por dona-de-casa, tem sido alvo de vários estudos. Dada a insignificante presença do trabalho doméstico remunerado naqueles países, compreende-se que os trabalhos científicos incidam prioritariamente sobre o trabalho doméstico gratuito. Nos países subdesenvolvidos, todavia, impõe-se a necessidade de estudos sobre o problema, já que é extenso o contingente de mulheres que se dedicam aos serviços domésticos remunerados e que eles desempenham papéis importantes na economia destas áreas do mundo. (Saffioti, 1978, p. 17).

Fazendo algumas ressalvas sobre a separação países desenvolvidos e subdesenvolvidos, bem como sobre a generalização das experiências de ambos, é significativo, seguindo tal linha de raciocínio, apontarmos as diferenças de conceituação de trabalho doméstico que parte de um histórico de trabalho familiar não remunerado ou quando parte de um histórico de trabalho mal remunerado a partir da associação raça-gênero. Como Alves pontuou, a questão aqui não é sobre desenvolvimento ou subdesenvolvimento, mas a construção colonial que informa esta divisão.

Trabalho doméstico, assim, não pode ser conceituado como trabalho de cuidado remunerado ou reprodutivo remunerado, ao menos não acriticamente. Há uma fundamental diferença entre as demandas de reorganização da divisão sexual do trabalho, colocada em termos de remuneração do trabalho reprodutivo, e do trabalho doméstico, enquanto articulador de hierarquias coloniais de raça e gênero. Assim, opto aqui por acompanhar a categoria de trabalho doméstico, fundamentalmente pensada a partir das hierarquias raciais e de classe, para pensar seu papel constitutivo da formação espacial do urbano. Antes disso, e seguindo a proposta desse capítulo, localizo o trabalho doméstico frente as relações de público e privado que pretensamente organizam o espaço, bem como sua localização jurídica na ordem brasileira.

2.3) A criação de hierarquias: pensar o trabalho doméstico sob uma ótica colonial

Todas as correntes teóricas apresentadas, de maneiras diversas, esbarram em uma das grandes chaves de análise do pensamento feminista durante o século XX, a dicotomia entre público e privado. Embora encarada de maneira diversa por posicionamentos teóricos diversos, esta separação entre esferas pública e privada acompanha a teoria feminista de maneira consistente em sua história recente. Segundo Carole Pateman em seu “Críticas feministas à dicotomia público/privado” tal se dá pela relação extremamente íntima e complexa entre feminismo e liberalismo.

Como aponta Pateman, a visão mais corrente do feminismo liberal é a conclusão da revolução burguesa como uma extensão às mulheres dos princípios liberais já conquistados pelos homens (Pateman, 2013. p.55). Esta visão enfatiza a luta pela participação na esfera pública como parte fundamental da luta por igualdade, sem enfrentar como a criação da própria dicotomia público e privado é um produto do liberalismo, sobretudo no século XIX. De maneira a separação de esferas é mais recente que a narrativa liberal postula, localizada prioritariamente na realidade europeia de classe média e alta. Justamente por isso, é difícil questioná-la pelas mesmas ferramentas liberais que a instituíram. Entre os caminhos possíveis para seguir nessa crítica, proponho aqui analisá-la pela história urbana do trabalho doméstico, conforme definido nos tópicos anteriores. A espacialização do trabalho doméstico, realizado ao mesmo tempo no público (para quem o faz) e no privado (para quem o contrata) força a explicitação das categorias subentendidas na dicotomia público/privado e propicia, assim, uma outra percepção sobre ela.

Louise Tilly e Joan Scott, analisando os contextos de industrialização britânico e francês, apontam como a mudança no padrão de organização do trabalho nas sociedades industriais traz a reboque uma separação espacial entre atividades produtivas e reprodutivas. Não ignorando diferenças entre funções atribuídas a homens e mulheres, o período pré-industrial tinha, por definição a sobreposição espacial de tarefas de produção e reprodução, como criação de animais e cultivo de horta familiar, tarefas de cozinha e criação de filhos, todos realizados no mesmo espaço. A passagem para a sociedade industrial cria, pois, tanto o espaço da fábrica - e modifica nisso irrevogavelmente a concepção de cidade - quando a distância espacial entre as atividades (Tilly e Scott, 1987).

A separação das esferas de produção e reprodução no momento da urbanização, para as autoras, relaciona-se também com a construção das ideias de público e privado e a associação de estereótipos de gênero a cada uma dessas esferas. Nem a cidade europeia e menos ainda a cidade colonial emularam totalmente esta dicotomia imaginária entre público e privado, sobretudo para as mulheres pobres, como comenta Lyra:

É importante ressaltar que a permissão dada às mulheres mais pobres de se locomover e usufruir do espaço urbano se manteve ao longo das décadas condicionada à sua necessidade de trabalhar, ainda assim cercada de normas e restrições. O espaço da cidade não era, no Brasil, um lugar apropriado para a permanência, o ócio e menos ainda para a flânquia de mulheres. Estar ali carecia de constantes explicações e exigências de toda sorte: seu comportamento, sua respeitabilidade, suas responsabilidades domésticas, laborais e maritais. (Lyra, 2017. p. 32)

Esta exclusão fica nítida na narrativa recorrente sobre a ascensão da mulher ao mercado de trabalho no século XX, já anteriormente discutida neste capítulo, bem como com a construção de um mito anterior da dona de casa vitoriana absoluta, histórico que diz respeito de fato poucas mulheres no século XIX. Especialmente nos países forjados diretamente pela cultura escravagista.

Como aponta bell hooks, ao movimento feminista branco não interessava a luta diretamente pela valorização ou visibilização do trabalho de mulheres negras. Ao contrário, reforçaram as barreiras do mercado laboral, mobilizando estereótipos racistas e sexistas como da agressividade e promiscuidade da mulher negra para vedar espaços no incipiente mercado de trabalho industrial.³¹

Em nenhum outro lugar essa dicotomia era tão clara quanto no lar branco materialmente privilegiado, onde a doméstica negra trabalhava como empregada da família branca. Nesse relacionamento, trabalhadoras negras eram exploradas para realçar a posição social das famílias brancas. Na comunidade branca, contratar ajuda doméstica era sinal de privilégio material, e a pessoa que se beneficiava diretamente do trabalho de uma criada era a mulher branca, uma vez que sem a criada ela iria realizar as tarefas domésticas. (hooks, 2019. P. 246)

³¹ Em pesquisa citada por hooks: “Mulheres negras foram encontradas em processos que mulheres brancas se recusavam a realizar. Elas substituíam garotos, limpando persianas, trabalho que exigia ficar em pé constantemente e alcançar alturas. Elas assumiam o lugar de homens no trabalho de tingimento de couro, um trabalho altamente condenável e prejudicial, que envolvia ficar em pé, alcançar alturas, usar escovas pesadas e respirar o forte cheiro da tinta. Em uma fábrica de colchão, elas foram encontradas substituindo homens no enfardamento, trabalhando em duplas, embrulhando cinco colchões juntos e costurando-os para então serem enviados. Essas mulheres precisavam se abaixar constantemente e levantar fardos de 72 quilos.” (hooks, 2019. p. 215)

Tal separação é nitidamente insuficiente para se pensar a dinâmica laboral forjada em países de base histórica escravagista. Como também Carmen Hopkins aponta para a teoria estadunidense, “o trabalho escravo das mulheres negras era central tanto para o processo de produção quanto para o socialmente produtivo” (2015, p.136), o que nubla a tradicional divisão de esferas pública e privada. Como bem sintetiza Hopkins:

A migração neoliberal é generificada e passou a ser conhecida como a feminização da migração laboral (Pessar & Mahler, 2003; Pratt & Yeoh, 2003; Yeoh & Huang, 2010). Cada vez mais mulheres migram para serem empregadas no trabalho doméstico remunerado, trabalho sexual ou de assistência. Com a mudança demográfica na Europa e na América do Norte, que levou as mulheres de classe média a estarem empregadas no mercado formal de trabalho e a um aumento da expectativa de vida, é necessário que as trabalhadoras domésticas (em geral migrantes) realizem as tarefas de cozinhar, limpar e cuidar para as mulheres de classe média que não desejam mais se encarregar delas (Kofman & Raghuram, 2015). (2023, p.218)

Angela Davis igualmente localiza a criação do conceito de trabalho doméstico com o advento da economia industrial, posto que, segundo a autora, a economia realizada no interior da casa tinha outro status no mundo pré capitalista, em grande parte equiparável ao da realizada no exterior da residência. O avanço da industrialização, que transfere a produção econômica da casa para a fábrica, contribui assim, para Davis, para o desgaste sistemático da importância do trabalho doméstico. Este desgaste vai coincidir, nas economias coloniais que passavam paralela e conjuntamente por seus limitados processos de abolição, com a presença de um grande contingente de mão de obra de mulheres negras que vão, na nova organização do trabalho e da família burguesa, ser responsabilizadas majoritariamente pelo trabalho doméstico mal remunerado nas residências. (Davis, 2016, pp 229-233)

Davis se contrapõe a discursos como o de Mariarosa Dalla Costa que defendem que o trabalho de produção do trabalhador é feito no ambiente doméstico. Para Davis, o trabalho de produção não é integrante da produção capitalista, é sim uma précondição do sistema. (2016, p.236). Ainda sobre a remuneração de tarefas domésticas como solução para a menor importância a elas atribuída no sistema capitalista, Davis chama a atenção para o fato que, historicamente, esta remuneração

existe, justamente para os grupos mais precarizados da ordem de trabalho do século XX, mulheres não brancas das classes trabalhadoras.

Tamis Nogueira, em sua dissertação “A cor das empregadas: desigualdades de gênero, raça e classe no cotidiano do trabalho doméstico remunerado do Rio de Janeiro” analisa a construção do trabalho doméstico a partir da articulação entre raça, classe e relações intragênero. Como aponta a autora tanto em termos históricos quanto na análise das entrevistas realizadas com trabalhadoras domésticas, a construção fundamental do trabalho doméstico passa pela hierarquia interna das relações entre mulheres, profundamente marcada pelas dinâmicas raciais. Nos termos de Nogueira:

O trabalho doméstico quando delegado a outras mulheres sobrepõe o público e o privado na medida em que é desempenhado pela mulher “dona da casa” em seu próprio lar e pela mulher contratada, para esta o trabalho doméstico operado de forma remunerada e exterior à sua própria casa (Nogueira, 2019. p.29)³²

De modo que por um lado, a remuneração em si nitidamente não resolve o problema da subvalorização do trabalho doméstico, por outro, os grupos por ele remunerados pelo trabalho doméstico seguem sendo também responsáveis não remuneradas pelos trabalhos realizados em suas próprias casas. Em resumo, e em consoante ao argumento aqui desenvolvido, as teorias sobre trabalho reprodutivo pensadas a partir da realidade europeia desconsideram o aspecto colonial e racializado do trabalho doméstico na montagem do sistema capitalista. Ainda com Davis:

As experiências de outro grupo de mulheres revelam o caráter problemático da estratégia da “remuneração das tarefas domésticas”. Faxineiras, empregadas domésticas, arrumadeiras - são essas as mulheres que sabem melhor que ninguém o que significa ser remunerada pelas tarefas domésticas. (Davis, 2016. p.238)

³² A própria ideia de fragilidade como atributo de feminilidade da mulher branca teria surgido em relação à instituição da escravidão. Nogueira analisa também tal construção. Nas palavras da autora: “Mulheres brancas fariam o trabalho doméstico espiritual e as mulheres negras trabalhariam no campo servindo as famílias brancas e praticando o trabalho sujo e pesado. McClintock (2003) ao falar dos ideais vitorianos de feminilidade e domesticidade ressalta que era contra a doutrina vigente que as mulheres expusessem algum sinal de realização visível de trabalho doméstico pesado em sua aparência ou em suas vestimentas, a sujeira doméstica deveria ser escondida na cozinha, fundos, celeiros e sótão— a arquitetura do não visto— caso fossem as próprias donas da casa que a realizassem e se tivessem condições financeiras para terem empregadas, rapidamente era delegado à elas o trabalho doméstico sujo e subalterno. Segundo a autora, “A sujeira era um escândalo vitoriano porque era a evidência excedente do trabalho manual, o resíduo visível que teimosamente permanecia depois que o processo da racionalidade industrial tinha feito sua parte” (MCCLINTOCK, 2003, p. 40).” (Nogueira, 2019. p. 38)

Em um sentido urbano, Ana Carolina Brito Brandão destaca como a própria consideração da “cidade global” como um local de maior mobilidade social e facilitando a igualdade de gênero, tal traz em seu bojo uma contínua e crescente desigualdade entre as mulheres. Como aponta a autora, uma grande parte das comodidades da cidade “pós fordista”, em sentido de oferta de produtos e serviços é, de fato, possibilitada pelo serviço de mulheres “marcadas pela sua cor de pele e origem” (Brandão, 2023, p. 163). No mesmo sentido vai Alves, ao definir o trabalho reprodutivo migrante³³:

Assim, a identificação das fornecedoras do trabalho reprodutivo varia de acordo com o tempo e o espaço, a depender de fatores que envolvem: o lugar que determinada região ocupa/tem ocupado no processo de expansão do capitalismo colonial/moderno; a incompletude da estruturação dos Estados enquanto Estados-nação; o grau de desigualdade social regional; os processos de racialização, divisão de classes e de aprofundamento do patriarcado; dentre outros. (Alves, 2023, p. 218)

Interessante aqui pensar o ponto de Knaus, Margies e Schilling, sobre como a teoria feminista em geral, e o urbanismo feminista em especial, tem desafiado as distinções entre público-trabalho e privado-casa, indicando como tal distinção está se dissolvendo ou mesmo desaparecendo nas cidades contemporâneas. As autoras indicam, ainda, como o dualismo³⁴ trabalho produtivo/reprodutivo nos estudos urbanos negligenciou vários tipos de trabalho e deixou a casa fora do espaço urbano. Não pretendo, neste trabalho, participar da discussão sobre trabalho produtivo e reprodutivo (não obstante sua importância), mas sim pensar sobre essas fronteiras

³³ Para a autora, o trabalho reprodutivo migrante, que existe e é oferecido na escala que ora conhecemos dada a colonialidade do poder, é caracterizado por “i) ser realizado na esfera doméstica/privada, dificilmente submetida a parâmetros legais de fiscalização; ii) se efetivar por meio de deslocamentos, sob relações submetidas à colonialidade do poder; ser fornecido por determinados grupos sociais, frequentemente não brancos, racialmente/eticamente determinados; iii) reivindicar a posse de documentação, juridicamente válida (legalidade documental) e cujas dificuldades de obtenção em geral conduzem a ilegalidades constantes, o que leva a processos de invisibilidade da existência civil do indivíduo; iv) estabelecer condição de precariedade de exercício da cidadania, em razão da condição de migrante; v) ser realizado frequentemente em condição informal e, portanto, invisível para o Estado e para os levantamentos de dados públicos; vi) consistir em uma forma híbrida de exploração e apropriação; entre outros, lhe exprimem uma condição de trabalho explorado/apropriado que possui uma facilitada “condição de transitoriedade” entre o assalariamento e a escravidão” (Alves, 2023, p. 225)

³⁴ Katharina Knaus, Nina Margies & Hannah Schilling (2021) Thinking the city through work, City, 25:3-4, 303-314, DOI: 10.1080/13604813.2021.19399660

que, para a teoria feminista mais clássica estão se desfazendo desde, ao menos, a década de 1960, e ainda assim não acabam de se dissolver.

Ao criticar e propor além da separação produção e cuidado, reiterando o conceito de Nancy Fraser de “separation-cum-dependence-cum-disavowal” para pensar em um contínuo mercado e esfera doméstica a partir da interconexão e digitalização do trabalho, as autoras apostam em, também, uma reorganização espacial das relações de poder na cidade. (Fraser, 2023) Embora essencial, essa compreensão das esferas produtiva e reprodutiva em conjunto não parece dar conta de uma outra fronteira urbana, essa nem perto de estar se desfazendo. A fronteira que talvez nunca tenha sido do público e do privado, mas de quem existe ou não, em que termos, quando em qual parte da cidade. E é esta fronteira, esta moldura, que organiza a cidade e é cotidianamente reiterada pelo sistema de transportes, que resume o tema desta tese.

Proponho, pois, substituir a chave de análise público-privado, nos termos deste trabalho, por uma outra dicotomia, da imobilidade-mobilidade, localizando a construção da cidade a partir da obrigação de movimento para muitas, que possibilita a opção pelo não movimento para alguns. Antes da discussão sobre espacialidade no próximo capítulo, contudo, é necessário fazer um breve histórico da concepção jurídica do trabalho doméstico no Brasil.

2.4) Disputas jurídicas em torno do trabalho doméstico – uma arena contínua de manutenção de status

A história do reconhecimento jurídico do trabalho doméstico no Brasil, ainda em curso, confunde-se com as discussões já anunciadas: pela falta de reconhecimento inserida no projeto de negação de cidadania para a população negra, pelo não reconhecimento do caráter produtivo (lucrativo) deste trabalho, pelo lugar difícil de definir de um trabalho cuja centralidade econômica é a casa. Neste tópico, acompanho o acidentado e ainda incompleto processo de luta pelo reconhecimento jurídico do trabalho doméstico como forma de gestão das hierarquias raciais e generificadas a ele atreladas. Para a periodização, acompanho prioritariamente o trabalho de Raquel Leite da Silva Santana, anteriormente citado neste capítulo.

O Decreto n.16.107, de 1923, que dispunha sobre o “regulamento de locação dos serviços domésticos que a este acompanha”, instituindo, de fato, os procedimentos para a identificação dos locadores de serviços domésticos, por ele

caracterizados como “cozinheiros e ajudantes, copeiros, arrumadores, lavadeiras, engommadeiras, jardineiros, hortelões, porteiros ou serventes, enceradores, amas secas ou de leite, costureiras, damas de companhia (...)”³⁵ pode ser citado como uma das primeiras legislações republicanas que faz referência ao trabalho ou aos trabalhadores domésticos. Note-se que este decreto não estendia aos trabalhadores domésticos as parcas garantias de trabalho existentes à época, funcionando na verdade como uma identificação para controle policial e sanitário (Santana, p. 193).

Como discutido na parte inicial do capítulo, crescentemente durante a década de 1930, houve um aumento considerável da participação de mulheres negras nos postos de trabalho doméstico. Não surpreendentemente, o trabalho doméstico não só não constava na Consolidação das Leis do Trabalho como um dos decretos que visava mesmo que lateralmente regulá-lo não foi regulamentado, caducando após o prazo estabelecido para tanto³⁶. De fato, dizer que o trabalho doméstico não constava na CLT é inexato, como bem aponta Santana, citando Bernardino Costa, o diploma trabalhista define os empregados domésticos justamente para excluí-los, trazendo-os em seu Art 7º para especificamente deixá-los de fora da legislação trabalhista.

Não só da CLT, aliás, mas mesmo nos decretos posteriores, que buscam estender a proteção jurídica para grupos não ainda por ela abrangidos, há a reiteração da exclusão do emprego doméstico. Em 1957, quando a Lei n.2.757 cria um tipo jurídico para “empregados porteiros, zeladores, faxineiros e serventes de prédios de apartamentos residenciais”, o faz por retirar tais profissões da lista de exclusão do Art 7. (Santana, 2007). Mesmo as legislações que timidamente concederam alguma proteção jurídica às trabalhadoras domésticas (como a possibilidade de previdência social em 1960 e cobertura de acidentes de trabalho em 1967) o fizeram de maneira a reiterar a excepcionalidade de tais direitos, e não como uma garantia ampla para a categoria.

Assim, ao mesmo tempo em que há reiteração e aumento da assunção de postos de trabalho doméstico - precários e relegados àquelas que não seriam aceitas em outros postos de trabalho - às mulheres negras, são estes os menos abrangidos pela

³⁵ Brasil, Decreto nº 16.107, de 30 de Julho de 1923 Approva o regulamento de locação dos serviços domésticos. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto16107-30-julho-1923-526605-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 20 de novembro de 2024.

³⁶ Decreto de 1941 citado por Bernardino Costa.2007. p. 245.

incipiente legislação trabalhista, reafirmando com novas margens a dimensão de cidadania inacabada para mulheres negras pela negação do direito ao trabalho.

A organização política das trabalhadoras domésticas no Brasil começa na década de 1930 com a fundação, por Laudelina de Campos Melo, da primeira entidade associativa de empregadas domésticas³⁷. Embora sem a nomenclatura, a associação buscava o status jurídico de sindicato, bem como se relacionava com o movimento sindicalista e o movimento negro (Bernardino-Costa, 2015). A organização política ainda nos anos 1930 deixa evidente a constante luta das trabalhadoras domésticas pelo reconhecimento jurídico e garantia de direitos, mesmo que não traduzida em aliança com outros setores de luta de mulheres ou luta sindical. Após período de impossibilidade de atuação nos anos do Estado Novo, em 1960 o movimento de trabalhadoras domésticas alça uma escala nacional, com enfoque na regulamentação da profissão da trabalhadora doméstica³⁸.

Foi somente em 1972, com a Lei n 5.859/1972 que a ordem jurídica brasileira positivou a categoria das trabalhadoras domésticas. Embora fruto de profunda luta social e significando um mínimo de avanço legal, a lei previu somente dois direitos a estas trabalhadoras: a assinatura da Carteira de Trabalho e Previdência Social e a concessão de férias anuais remuneradas de 20 dias. Ainda, o decreto que a regulamentou, em 1973, trouxe como “contrapartida” da admissão formal da empregada doméstica a apresentação de um “atestado de boa conduta emitido por autoridade policial, ou por pessoa idônea, a juízo do empregador”, condicionando a entrada no âmbito formal a uma reiterada forma de controle deste corpo social (Santana, p 213). Um dos pontos mais debatidos desta legislação é o fato de trazer explicitamente em seu texto uma definição de trabalho doméstico que caracterizava sua finalidade como “não lucrativa”, pelas razões já enunciadas nas seções anteriores.

Somente na década de 1980, com a Lei n 7.418/1985, regulada pelo decreto 95.247/1987 as trabalhadoras domésticas viriam a ter direito ao recebimento de vale-

³⁷ Laudelina do Campos Melo, fundadora desta associação em Santos/SP, era também integrante da Frente Negra Brasileira, uma sociedade e partido político que chega a lançar candidaturas para as eleições da década de 1930 antes de ser fechado pelo regime varguista. (Lopes, 2020)

³⁸ Este movimento de nacionalização, aponta Bernardino-Costa, se deu prioritariamente pela organização junto à Juventude Operária Católica, que auxiliou na fundação e articulação de grupos de trabalhadoras em São Paulo, Recife, Porto Alegre, Piracicaba, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e João Pessoa. Conforme aponta o autor, os grupos da JOC, relacionados ao movimento operário em geral, articulavam-se prioritariamente em torno da noção de classe social, o que contribui significativamente para o enfoque de reconhecimento enquanto parte da classe trabalhadora da luta das domésticas até meado dos anos 1980 (Bernardino-Costa, 2015).

transporte. Tal mudança está relacionada tanto ao lento fluxo de garantia de direitos quanto, provavelmente, a uma mudança no padrão de trabalho comentada por algumas autoras de uma diminuição da quantidade de trabalhadoras que moravam no local de trabalho e consequente aumento da importância dos deslocamentos diários para o serviço doméstico.

Hildete Pereira de Melo, em um breve comentário sobre o trabalho doméstico no Brasil na década de 1985-1995 destaca como somente nos anos 1980 começa a haver uma modificação no padrão de trabalhadoras domésticas mensalistas que moram na casa dos patrões. Embora tal não seja representado diretamente em nenhuma das pesquisas que a autora analisa (PNAD e Censo), tal dado aparece em entrevistas realizadas pela autora como uma exigência colocada gradualmente tanto pelas trabalhadoras, segundo ela “mulheres pobres, com filhos menores, morando nas periferias das zonas metropolitanas” quanto pela modificação de padrão da própria classe média, que enxerga como uma economia não arcar com os custos de vida da trabalhadora morando no mesmo ambiente - o que talvez possamos traduzir nos receios criados pela garantia de direitos mínimos alcançada nos anos anteriores (Melo, 1998).

O marco jurídico legal subsequente no curso do reconhecimento e regulação do trabalho doméstico é ao mesmo tempo significativo em um sentido de mobilização social e visibilidade para a luta das empregadas domésticas, mas representou uma derrota momentânea para a mesma luta. No curso das discussões da Assembleia Constituinte de 1988 aproximadamente 300 representantes da categoria das trabalhadoras domésticas protocolaram formalmente suas demandas por meio de uma carta denominada “Carta das Trabalhadoras Domésticas” que, além de reivindicar os direitos historicamente negados para a categoria, reivindica uma outra leitura social sobre o trabalho e as trabalhadoras domésticas.

Como sintetiza Gabriela Pires Ramos:

Discorrendo sobre temas espinhosos à sociedade brasileira, o documento excede os limites de uma simples lista de pedidos de uma categoria de trabalhadoras, se tornando uma proposta de desmobilização de diversas iniquidades sociais. Temas como a finalidade não lucrativa remontam a questões mais densas, como a divisão sexual do trabalho. Na mesma esteira, a questão da educação, da intelectualidade, cidadania e democracia (Ramos, p.61).

As discussões na Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e Servidores Públicos sobre as reivindicações das trabalhadoras domésticas de reconhecimento como categoria profissional, como aponta Oliveira (2015) pautaram-se por uma “homenagem” à trabalhadora doméstica enquanto fundamental “para o equilíbrio e formação da família”. O tom reitera tanto a essencialização feminina dos trabalhos domésticos em geral quanto a hierarquização da prestação deste serviço por trabalhadoras precarizadas. De fato, o tom emotivo dos discursos tendo como enfoque as relações afetivas idealizadas que davam o sentido público do trabalho doméstico trabalha nitidamente na manutenção do status jurídico de então e na descaracterização da categoria profissional enquanto tal (Oliveira, 2015. pp. 288-292).

Não obstante a mobilização de trabalhadoras e nenhuma resistência explícita da Subcomissão, houve significativos cortes na proposta, sendo negados no texto final da constituição direitos relativos à redução dos riscos inerentes ao trabalho, adicional de remuneração para as atividades insalubres ou perigosas, limitação da jornada de trabalho e pagamento do respectivo adicional. Juliana Lopes, em seu estudo do constitucionalismo brasileiro a partir do trabalho doméstico, ou melhor, a partir da negação do trabalho doméstico e da figura da trabalhadora pelo constitucionalismo brasileiro, aponta como a articulação constitucional reiterou as formas de controle das mulheres negras. Com a autora:

A participação das trabalhadoras domésticas nos acampamentos, corredores, gabinetes e plenárias da ANC é um retrato ao mesmo tempo de uma abertura e de um fechamento para outros projetos de Brasil. Na Constituinte mais popular da história, elas foram barradas muitas vezes nas portas do Congresso Nacional. “O povo querendo entrar e os seguranças empurrando a gente pra fora”. Mecanismos como as emendas populares foram inacessíveis para elas. Na Comissão de Sistematização, uma das fases finais do processo constituinte, convertida em um reduzido comitê político que fez cortes radicais nos temas debatidos por meses a fio pela sociedade civil, a maior parte de suas propostas foi removida. A redação final da Constituição reconheceu a categoria das trabalhadoras domésticas separadamente dos demais trabalhadores, na forma do parágrafo único do art. 7º, que estendeu a elas apenas nove do rol de 34 direitos fundamentais da ordem social do trabalho (Lopes, 2020b. p.99).

As restrições colocadas no texto constitucional foram, pois, seguindo aqui novamente Ramos, uma negação do caráter de trabalho do serviço doméstico e negação de uma cidadania completa para aquelas que majoritariamente o realizam.

Tal situação pouco se alterou até a Emenda Constitucional nº 72/2013, popularmente conhecida como “Pec das Domésticas”. Ainda que a Lei 11.324/2006 tenha estendido à categoria doméstica alguns direitos trabalhistas (descanso remunerado em feriados, 30 dias de férias corridas, garantia de emprego à gestante), foi somente 25 anos após a constituinte que o reconhecimento da trabalhadora doméstica enquanto trabalhadora alçaria o arcabouço constitucional, e ainda assim não integralmente. A Emenda Constitucional 72 foi fruto de forte movimentação social e, tal qual a legislação de 1972, enfrentou imediata e intensa reação das classes médias urbanas, bem como tentativas de contorná-la juridicamente³⁹.

O ciclo sempre adiado de concretização dos direitos trabalhistas para trabalhadoras domésticas seria, como todos os postos de emprego, profundamente abalado pela onda de autonomização via aplicativos - que alguns autores chamarão de “uberização”, em referência a um dos principais e com menores proteções jurídicas aplicativos que intermediam a contratação de serviços. Tal fenômeno, já significativo antes da pandemia (dados da PNAD de 2019 indicam que 17% dos autônomos do país trabalhavam então via aplicativos), teve sua tendência acelerada pela crise econômica e social representada pela emergência sanitária, aliada a falta de política governamental e ampliação de uma agenda neoliberal de relações trabalhistas.

Como pontuam Coutinho e Ferreira, são os aplicativos que definem o valor do serviço, além de só repassarem para a diarista após um prazo, via de regra, de 30 dias. As autoras questionam, pois, se realmente se poderia falar em autonomia, sobretudo para uma profissão historicamente desvalorizada como o serviço doméstico. A tendência à uberização ou plataformização do trabalho como um todo e do trabalho doméstico em especial, na esteira da perda geral de direitos representada pela reforma

³⁹ Uma das formas é justamente pela tentativa de desconfiguração do vínculo trabalhista pela contratação como diarista. Em 2008 havia sido criada a figura do MEI – Microempreendedor Individual. A figura do MEI foi criada para formalização de empreendedores e trabalhadores autônomos, de modo a facilitar a contribuição previdenciária e acesso a direitos trabalhistas para os trabalhadores autônomos. A contratação de trabalhadoras domésticas por MEI é expressamente vedada, posto que a trabalhadora doméstica possui características de trabalho contínuo, não sendo uma autônoma nos termos na proposta do MEI. Esta figura jurídica é constantemente utilizada, contudo, para não aplicação da legislação trabalhista. A trabalhadora diarista, esta sim autônoma e sem vínculo contínuo, pode ser contratada pela forma de MEI. Pela Lei Complementar 150, é considerada empregada doméstica (não podendo ser contratada como diarista) quem presta serviço de forma contínua por mais de dois dias por semana à pessoa ou à família.

trabalhista de 2017⁴⁰, significa, sobretudo para o trabalho doméstico, uma continuidade da falta de reconhecimento ou proteção jurídica.

A precariedade da proteção jurídica das trabalhadoras domésticas ficou ainda mais evidente na Pandemia de Covid-19, pelo tratamento recebido nos períodos de pico de mortes da doença e alguma recomendação de isolamento social, não estendidas às trabalhadoras domésticas que, depois de tanto tempo nem existentes juridicamente, eram agora “essenciais”⁴¹. Muito embora tal conjuntura não fosse em nada excepcional no tocante ao trato das trabalhadoras domésticas, o período de crise sanitária global tornou ainda mais visível a aparente contradição entre invisibilidade e essencialidade do trabalho doméstico remunerado. Ainda, acho importante seguir tratando das legislações específicas do período de crise sanitária declarada posto que, muito embora habitemos um mundo no qual ela foi ao menos aparentemente superada, é também um mundo profundamente marcado por suas sequelas físicas, emocionais e legais.

De saída, a Lei Federal 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, definiu as linhas gerais de enfrentamento à pandemia no Brasil, conceituando os estágios de quarentena e isolamento social, no que foi complementada pelo decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020, editado por Medida Provisória presidencial, que definia os serviços essenciais para garantir abastecimento e mínimo de continuidade econômica durante períodos de quarentena e isolamento. Tal lista, embora questionavelmente extensa, e questionada em sua constitucionalidade, como se apontará na sequência, não incluía serviço doméstico como serviço essencial.

O *lockdown*, medida mais severa de enfrentamento à pandemia, que previa, de acordo com os regramentos locais, restrições mais amplas a abertura de

⁴⁰ A Reforma Trabalhista, realizada em 2017, no governo de Michel Temer – após a destituição de mandato da então presidenta Dilma Rousseff – foi defendida como uma possibilidade de criação de “até seis milhões de empregos” a partir da diminuição de garantias trabalhistas, aumentando a margem de terceirização e diminuindo o poder sindical e de convenções coletivas. O resultado, de fato, foi a precarização dos postos de trabalho, substituindo vínculos a longo prazo por contratos temporários ou autônomos. Em resumo, “A Reforma não atacou o desemprego, mas desconstituiu o trabalho formal no Brasil, precarizando o trabalho existente” (Brasil Debate, 2018).

⁴¹ Embora não seja temática direta deste trabalho, a questão etária também aparece de maneira fundamental no trabalho doméstico. O alto contingente de informalidade e os baixos salários tornam necessário o trabalho até idade avançada de muitas das trabalhadoras domésticas. O recorte etário foi ainda mais fundamental no período agudo da pandemia, posto que a população idosa se encontrava no grupo de maior risco à exposição do vírus. A colocação do trabalho doméstico como essencial sem levar em conta este recorte etário implica em mais uma (entre as várias) camadas de precariedade impostas às trabalhadoras domésticas pela gestão da pandemia no Brasil. (Soares e Bouth, 2022).

estabelecimentos e circulação de pessoas, coube à competência estatal e municipal. Entre os meses de maio e junho de 2020 vários estados e cidades decretaram tal medida com maior ou menor efetividade. Ao que aqui nos interessa foi a questão levantada a partir da inclusão expressa do serviço doméstico como atividade essencial em alguns destes decretos, sendo os mais destacados os decretos referentes aos estados do Pará, Maranhão e Rio Grande do Sul⁴².

Ao que podemos, já de partida, apontar algumas questões. Quando se em momentos mais “brandos” das medidas de isolamento, o serviço doméstico não ter sido citado não parece uma proteção às trabalhadoras do setor, ao contrário, parece uma decorrência da invisibilidade contínua que caracteriza a forma como se lida com serviço doméstico. Não se tratando de estabelecimento a ser aberto ou algo do gênero, sequer era necessário ser citado porque seria decidido entre empregadores e trabalhadoras, ou seja, de novo e sempre deixando a trabalhadora doméstica sem amparo estatal. Esta conclusão é possível justamente por essa comparação com o momento imediatamente posterior, no qual houve uma restrição mais efetiva aos deslocamentos nas cidades, se tornando necessário efetivamente positivar a “essencialidade” do serviço doméstico para sua continuidade. A dizer, quando se impuseram limites mais reais ao deslocamento urbano o invisível foi tornado visível somente para continuar a ser precário.

Embora de competência estatal para o decreto de *lockdown*, o objeto não seria todo território do estado, mas municípios específicos. Ao que alguns estados, como o Rio de Janeiro, preferiram delegar a competência às autoridades municipais, enquanto outros a mantiveram concentrada. Esta insegurança gerou inúmeras questões quanto às regiões metropolitanas, sobretudo, posto que a profunda conexão entre os municípios torna menos eficaz um *lockdown* decretado em uma cidade e não em outra, ou em termos diversos. Também a dúvida sobre competências torna ainda mais cinzenta a área do que poderia ou não estar funcionando e quem poderia ou não

⁴² Os decretos em questão são Decreto 35.784 (Maranhão), Decreto 729 (Pará) e Decreto N° 55.240 (Rio Grande do Sul). O decreto do Rio Grande do Sul foi apontado pela Federação Nacional das Trabalhadoras Domésticas como especialmente vago no tocante ao emprego doméstico. Cobrado, o governador Eduardo Leite (PSDB) recusou-se à especificar quais atividades entre as relacionadas como atividades domésticas seriam vistas como essenciais e quais não. Posteriormente outros estados da federação também publicaram legislações que permitiam a compreensão do trabalho doméstico como essencial, sendo MA, PA e RS os primeiros e mais expressivos nesse sentido, mas definitivamente não os únicos. C.f. <https://www.dtemdebate.com.br/na-pandemia-a-trabalhadordomestica-precisa-colocar-a-saude-em-risco-para-nao-ficar-sem-dinheiro-entrevista-especial-com-luiza-batista-da-fenatrad/>. Último acesso em 18 de novembro de 2024.

estar trabalhando. Neste cenário inseguro, até o governo federal quis legislar sobre os serviços que seriam considerados essenciais, o que foi levado ao STF em Ação Direta de Inconstitucionalidade para reafirmação da competência estadual e municipal independente do decreto federal⁴³.

A insegurança jurídica, no caso, é um terreno fértil para pressão às trabalhadoras, ao mesmo tempo em que, impondo restrição aos transportes em geral, torna o ônus de seu deslocamento ainda maior como sobrecarga. Não à toa, segundo Luiza Batista, presidenta da Federação Nacional das Trabalhadoras Domésticas, muitos empregadores pressionaram as trabalhadoras para, com a dificuldade de deslocamento, permanecerem confinadas no local de trabalho, ignorando afetiva e praticamente a existência de uma vida própria.

Neste sentido, importante destacar que frente às profundas críticas da opinião pública à inclusão do serviço doméstico no rol essencial o governador do Pará (Helder Barbalho, MDB) voltou atrás e o retirou. Coisa que não foi feita em outros estados. Ainda, como destaca novamente Luiza Batista, uma surpresa neste sentido foi a inclusão no decreto de lockdown maranhense, sendo que o então governador (Flavio Dino, PCdoB) pertence a um campo de defesa de direitos sociais e trabalhistas. Ao que parece, contudo, esta defesa não alcançava da mesma maneira as empregadas domésticas.

É também neste sentido que um projeto de lei 2477/2020, apresentado pela bancada do PSOL em maio de 2020, logo após a polêmica envolvendo o decreto de *lockdown* paraense, visando justamente impedir que os estados e municípios pudessem incluir o serviço doméstico como atividade essencial. No entanto, o projeto não avançou em sua tramitação durante a pandemia, perdendo, posteriormente, o objeto.

De toda feita, o que pretendo expor com as contradições e confusões de competências é o esforço constante do poder público durante o período mais gravoso da pandemia de Covid-19 de reiterar a continuidade da prestação de serviços

⁴³ A ação em questão é a Ação Direta de Inconstitucionalidade 6341 interposta pelo Partido Democrático Trabalhista para reiterar a competência concorrente em matéria urbana, a dizer, que o executivo federal pode legislar sobre o tema, mas não se sobrepondo às decisões municipais. Este enfrentamento foi colocado no tocante à disputa da decisão sobre serviços essenciais autorizados a seguir em funcionamento (e, para tanto, trabalhadores e trabalhadoras deslocando-se) durante as restrições do isolamento social. Mais especificamente, O PDT questionou a constitucionalidade das alterações feitas no artigo 3º da Lei 13.979/2020 – legislação que regulava as medidas de contenção da Pandemia no plano federal, alteradas por Medida Provisória de modo a aumentar e uniformizar o rol de serviços essenciais.

domésticos, a despeito das restrições e perigo do deslocamento desse grande contingente de trabalhadoras. Sobrepondo a segregação sociorracial urbana, a generificação das tarefas domésticas e a falta de atenção dos executivos estaduais para proteção das empregadas domésticas, que serão melhor discutidas no próximo capítulo, temos uma realidade de mulheres que tem que percorrer grandes distâncias para chegar aos locais de trabalho, de maneira já normalmente precária, e ainda mais sem garantias durante a pandemia. Esta exposição torna evidente a relação do urbano com o serviço doméstico e propõe chaves de análise para a nossa relação com as funções reprodutivas de maneira geral.

Pode-se perceber, pois, por este panorama histórico e teórico do trabalho doméstico que sua constituição dentro da lógica colonial é a de reconfiguração de hierarquias raciais e de classe. Afirmando que a pandemia expos, mesmo que por um lampejo, a fundamentalidade dos deslocamentos de trabalhadoras domésticas para a construção urbana do Rio de Janeiro, no próximo capítulo analisarei detidamente tal construção para evidenciar a continuidade constitutiva destas viagens invisíveis.

3) Estruturas de transporte e produção do urbano: mobilidades e imobilidades na formação do Rio de Janeiro

A modernização urbana apresenta paradoxos: de um lado, a partir do momento em que as classes abastadas deixaram o centro e se dirigiram para outras áreas, provocaram uma demanda de serviços domésticos e de construção civil que somente a população mais pobre poderia satisfazer.

Antônia dos Santos Garcia

Transitar é existir. Com essa frase Daniel Santini, Paíque Duques Santarém e Rafaela Albergaria começam a abertura da coletânea “Mobilidade Antirracista”, publicada em 2021, ano de mais mortes da pandemia de Covid-19 no Brasil. Relacionando a temática ao contexto da época, os autores comentam como pela primeira vez pessoas que nunca tiveram suas possibilidades de locomoção cerceadas - pessoas brancas e de classe média - viam ali a necessidade ou obrigação de ter sua circulação contida para sua própria segurança. Cerceamento que boa parte da população brasileira sente com constância (Santini, Santarém e Albergaria, 2021).

Transitar é existir pode ser uma frase com múltiplos sentidos, de fato. Se a pandemia evidenciou a fundamental importância da possibilidade do movimento cotidiano para a saúde física, mental e econômica da população, também deixou nítido quem teria o privilégio de parar ou não. Porque transitar é existir, antes ainda, para quem é obrigado a se movimentar para acessar, mesmo que não plenamente, condições de existência. Transitar é existir, mais ainda, quando a única maneira de garantir acesso à direitos é no trânsito diário.

Em minha dissertação, ao tentar definir parâmetros para se pensar o direito à mobilidade, propus níveis para esta mobilidade, de modo a, indo além de uma dicotomia simplista entre movimento e não movimento, oferecer outras chaves para correlação entre espaço e acesso à direitos. Seriam eles, assim, a *impossibilidade do movimento*, a *obrigatoriedade do movimento* e a *opcionalidade do movimento*. A impossibilidade do movimento se relacionaria tanto com a impossibilidade econômica de arcar com os custos do transporte e a falta de estrutura física para a mobilidade quanto com os cerceamentos pela exposição a violências que

impossibilitem o trânsito pela cidade. O outro lado - complementar - dessa moeda seria a obrigatoriedade do movimento, relacionada à necessidade de execução das tarefas de produção e reprodução. É, assim, mais obrigado a se mover pela malha urbana quão mais precária seja a condição de trabalho, bem como quão mais as funções básicas dependam diretamente deste movimento diário, não importando em quais condições. Por fim, aquilo que mais se pareceria com o exercício real do direito à mobilidade seria a opcionalidade do movimento, ou seja, poder mover-se pela malha urbana sem significativos entraves econômicos ou sociais, bem como poder optar por não se mover em situações de precariedade (Albuquerque, 2020).

A opcionalidade do movimento, a dizer, ter a possibilidade de opção efetiva de como e quando serão feitos deslocamentos pela cidade é, também e principalmente, fruto de uma organização urbana que garante disponibilidade de acesso a direitos “próxima”, sem a obrigatoriedade de deslocamento urbano considerável para ela. Esta disponibilidade é indissociável de uma plena oferta de serviços, sustentada por postos de trabalho em grande parte precarizados. A opcionalidade do movimento, assim, só se configura como tal porque há uma grande obrigação de movimento para a parte da população que será responsável pela estrutura urbana que cria garante a oferta de serviços perto ou, como no sentido analisado por esta tese, dentro de casa.

Como analisado nos capítulos anteriores, a construção da hierarquia de oferta de serviços domésticos em tudo se relaciona à configuração de hierarquias raciais. A maioria das contratantes do trabalho doméstico são pessoas brancas. A maioria das contratadas são pessoas negras. Colocando esta relação em termos de deslocamentos urbanos, a obrigatoriedade do deslocamento das empregadas domésticas é parte do que possibilita a opcionalidade do movimento para quem as contrata. Essa dinâmica é anterior nem resultado da configuração urbana, mas se inscreve no seu processo formativo, como será analisado nesta seção da tese.

Após a apresentação sobre a construção teórica e histórica do trabalho doméstico no capítulo anterior, pretendo, no presente capítulo, situá-lo na dinâmica urbana e nas possibilidades e impossibilidades que o trânsito diário implica. Possibilidades não só de transitar, de fato, mas de existir na cidade que depende destes deslocamentos. Afinal, se transitar é existir, e concordo com Santini, Santarém e Albergaria em todas as múltiplas compreensões que esta frase possibilita, é

necessário pensar qual desenho de cidade se esconde entre a obrigatoriedade deste trânsito e a opção dele, ou se revela a partir de uma análise da relação entre ambos.

Ao falar sobre desenho de cidade, creio que dois processos são inescapáveis à discussão: o de urbanização e de metropolização. O de urbanização, comumente encarado como processo de concentração gradual de pessoas em centros urbanos, coloca pontos essenciais sobre as possibilidades de vida em tais centros, bem como a forma, social e de infraestruturas do processo. Embora seja esta uma visão comumente aceita, a teoria urbana crítica aponta como a própria ideia de urbano pode e deve ser colocada aqui em questão, bem como a forma de sua expansão. A ideia de urbano é, para autores como Brenner, interdependente da ideia de não urbano. E a compreensão de uma urbanização planetária tende a uniformizar modos diversos de vida frente à expansão de um determinado modelo econômico (Brenner, 2018).

Já as dinâmicas de metropolização obrigam que se vire o olhar para as hierarquias produzidas nesta concentração populacional nem sempre contínua. Como aponta a geógrafa Sandra Lencioni (2017), o processo de metropolização acentua a homogeneização do espaço, intensificando sua fragmentação e alterando a hierarquia dos lugares. Entre estes lugares, o transporte conecta diferentes áreas de mais municípios e articula os espaços de produção, mas não somente. Nina Apparicio da Silva em sua consistente análise sobre a infraestrutura de transportes e a urbanização da região metropolitana do Rio de Janeiro, discute como encarar a participação da estrutura de transporte no processo de urbanização e metropolização do Rio é colocar em questão os discursos estabelecidos da continuada “crise da mobilidade” frente a um “crescimento desordenado”. Ao contrário, demonstra como os transportes urbanos não só participam do processo de metropolização, mas contribuem para retroalimentar a própria crise que, em tese, se propõe a resolver (Silva, 2020 p.22).

Pensar a metrópole em tais termos permite não só entrever os caminhos de formação da organização territorial do Rio de Janeiro não como um processo aleatório, mas como consequência dos interesses que o guiaram e guiam, evidenciando o projeto de gestão de população e direitos nele envolvido. Mais ainda, pensar tais processos com destaque para a mobilidade diária para o trabalhado doméstico evidencia a gestão de tal população com um enfoque explícito de raça e gênero, evidenciando como o projeto de crescimento da cidade se configurou como a construção de obrigatoriedades de mobilidades (àquelas para quem transitar é

existir) como complemento necessário da cidade que não precisa se mover para vivenciar o direito à cidade.

Neste capítulo, portanto, abordarei a conceituação de urbanização, metropolização, mobilidade e transporte para, no âmbito desta discussão, abordar a organização histórica dos transportes na dinâmica da metropolização do Rio de Janeiro. Para tanto, passarei pelas principais fases da montagem do sistema de transportes que interliga a região e as modificações urbanas que os definiram e acompanharam. Em um segundo momento do capítulo, analisarei tais dados a partir dos conceitos de constelação de mobilidades e da espacialização dos mesmos no Rio de Janeiro.

3.1) Hierarquia de centralidades: movimentos de urbanização e metropolização

O Relatório Mundial das Cidades, publicado pela ONU-Habitat em julho de 2022, apontou uma retomada do ritmo de crescimento urbano pós-pandemia, indicando previsão de que a população mundial será 68% urbana até 2050, o que significa numericamente em mais 2,2 bilhões de pessoas vivendo em cidades. Cifras que aumentam para 81% quando o enfoque é a América Latina e o Caribe e, segundo o IBGE, chega a 85% quando o recorte é o Brasil. Embora tenha desacelerado brevemente no período agudo da pandemia de Covid-19, a tendência para concentração populacional em áreas urbanas se desenha como fenômeno irreversível para a sequência do século XXI, tornando as áreas urbanas ainda mais objeto de preocupação e discussão quando se fala em acesso básico a direitos e enfrentamento das desigualdades regionais e globais. O relatório também explicita que o sentido do fenômeno se dá de maneira inquestionável para grandes áreas urbanas consolidadas, aumentando a concentração populacional em regiões metropolitanas como um todo⁴⁴.

⁴⁴ Cabe aqui breve comentário sobre a diminuição populacional aferida em nove dos vinte e dois municípios da RMRJ no Censo 2022 (Rio de Janeiro, Niterói, São Gonçalo, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Mesquita, Paracambi, São João de Meriti e Nilópolis. Os resultados ainda são relativamente recentes e não há análises detidas sobre o movimento. No entanto, ao se considerar que outros municípios da RMRJ e nas áreas de influência próximas tiveram um aumento substancial de população, aliado aos problemas de crescimento econômico do Estado do Rio de Janeiro, a diminuição apontada não parece indicar uma reversão na tendência de urbanização e metropolização. Para algumas análises preliminares conferir <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/rio-de-janeiro-primeiros-resultados-do-censo-2022revelam-o-retrato-de-uma-metropole-a-deriva/>. Último acesso em 10 de novembro de 2024.

Urbanização e metropolização são dois fenômenos fundamentais para a discussão proposta, tanto pelo sentido da formação física das cidades e regiões metropolitanas aqui discutidas quanto, sobretudo, pela disputa em torno de tais processos. O processo de urbanização tem sido visto tradicionalmente como um resultado de aumento e concentração populacional que segue um curso relativamente homogêneo na criação de cidades ao redor do mundo. O conceito de cidade como unidade de análise evidente a partir de seus limites administrativos é criticada por autores da teoria urbana como Neil Brenner como um esvaziamento do conceito e, sobretudo, de sua possibilidade crítica.

Paradoxalmente, no mesmo momento em que o urbano parece ter adquirido uma importância estratégica sem precedentes para um amplo arco de instituições, organizações, pesquisadores, atores e ativistas, o seu contorno se tornou “escorregadio”. A aparente ubiquidade da condição urbana contemporânea faz com que se pareça impossível definir. (Brenner, 2018. P.271)

Brenner enfrenta tal questão elencando algumas proposições para redesenho do campo. A primeira sendo, justamente, entender como urbano é uma construção teórica, logo, não há automatismo nesta delimitação global de urbanização, mas uma opção teórica política com impactos práticos. De maneira correlacionada, pontua como o local e o objeto da pesquisa urbana são essencialmente contestados, o que evidencia como as principais vertentes dos estudos urbanos não demarcam seu local e objeto em termos de reflexividade teórica. Tal não delimitação ocasiona pesquisas em que os pressupostos estão pouco nítidos e a própria conceituação de urbano não é evidenciada. De modo geral, neste sentido, os estudos urbanos demarcam o urbano em contraposição a espaços presumidamente não urbanos, como um outro lugar não bem delimitado que serve somente para um efeito de contraposição, um outro ontológico tampouco definido que justifica externamente o limite do urbano.

Em contraponto a tais imprecisões, Brenner postula pela análise dos processos socioespaciais, a dizer, menos uma essência nominalista de distinguir o tipo do urbano e mais pensar sobre os processos de formação que acompanham esse urbano tão global quanto desigual do capitalismo moderno. Tanto para sua compreensão quanto para, sobretudo, a compreensão dos efeitos da ideologia urbana dentro das paisagens socioespaciais heterogêneas, sendo a desconstrução destes efeitos, de fato, dos principais objetivos da teoria crítica urbana. Sendo esses efeitos relacionáveis em

paisagens socioespaciais díspares, é preciso também encarar como a ideia de urbanização requer uma reinvenção sistemática para não reiterar a abordagem convencional de crescimento territorial pura e simplesmente já que, por fim, a urbanização contém dois momentos dialeticamente interrelacionados: concentração e extensão.

Nos sentidos dessa proposição, assim, analiso aqui a urbanização do Rio de Janeiro menos pela sua delimitação territorial, mas pelos processos sociais que forjam continuamente sua concentração e expansão, prioritariamente por como o sistema de transportes norteia essa concentração e extensão. Como pontua Silva (2020), após extenso levantamento bibliográfico, a produção teórica sobre urbanização tem se calcado fundamentalmente na discussão sobre produção imobiliária, enquanto os trabalhos sobre mobilidade urbana seguem uma perspectiva majoritariamente tecnicista e ligada à infraestrutura. Em seu trabalho, ao contrário, Silva demonstra a profunda conexão entre a urbanização e a estrutura de transportes como uma gestão contínua de mobilidades para as centralidades econômicas. A partir desta perspectiva, não é a estrutura de transportes que segue os processos de urbanização. Tampouco é, contudo, a urbanização que depende da estrutura de transportes. Ambos atuam em conjunto, criando e re-criando um projeto urbano alicerçado pela conjunção de um planejamento excludente e a gestão de acesso à direitos e disponibilidade de mão de obra.

Para além da visão normalmente dada do processo de urbanização unicamente dado por uma densificação em termos de aglomeração populacional, Brenner termina suas postulações destacando a importância da correlação entre adensamento e extensão do território na complexidade do fenômeno urbano contemporâneo. A conjunção de aumento de dilatação no espaço e concentração populacional não se dá de forma contínua, ao contrário, implica em áreas de maior concentração de pessoas, postos de trabalho, investimentos públicos, nem sempre coincidentes. Portanto, não há como falar do fenômeno urbano contemporâneo sem falar do conceito de metropolização.

Neste sentido, Julia Ávila Franzoni e Thiago Hoshino (2015) diferenciam a ideia de *metrópole institucional* como a desenhada pela legislação, que não necessariamente traduz a *metrópole vivida* no modo como cotidianamente se desenvolvem as relações entre/nas cidades. O descompasso entre o enfoque institucional e a metrópole vivida expressa-se no plano jurídico pelos entraves para o

reconhecimento do que seria um interesse comum metropolitano, bem como para o estabelecimento real de uma governança metropolitana enquanto ente administrativo e instância decisória. Ainda e principalmente para os pontos aqui discutidos, o projeto de reconhecimento e produção das metrópoles institucionais pelo Estado, defendem os autores, teve e segue tendo como enfoque uma concepção de produção econômica que privilegia as centralidades já existentes, a dizer, o investimento (de caráter fortemente municipalizado) se dá onde já há maior concentração dos postos de trabalho.

Acompanhando aqui o conceito da geógrafa Sandra Lencioni, a metropolização é um processo que acentua a fragmentação do espaço e altera a hierarquização dos lugares, e assim altera também os fluxos pela polarização em centros. A dizer, a expansão da cidade se dá de forma diferenciada, concentrando serviços e possibilidades de acesso em determinadas “ilhas”. A metropolização, assim, realoca posições de mando e controle financeiro em centros hierarquizados através de territórios descontínuos, expressando as dinâmicas de desiguais na macro organização metropolitana (Lencioni, 2013).

Esta organização de centros diferenciados, como que formando um “arquipélago urbano”, e os espaços entre centros, gradualmente marginais, altera, também, profundamente os fluxos de deslocamentos, posto que recria demandas e obriga determinadas populações a uma movimentação mais intensa, basicamente para tudo. Mas, como já se teceu acima, esse tudo não é o mesmo tudo para todas as pessoas que precisam se deslocar na malha urbana. A produção de centralidades diferenciadas da metrópole relaciona-se diretamente aos eixos de poder que configuram os fluxos do urbano.

A definição de centro e margens, por mais que a tomemos como natural dada a organização de mundo com a qual cotidianamente lidamos, é sempre referencial. A seleção de determinadas estruturas como importantes cria centros e os centros criam, por definição, suas margens. A partir dos deslocamentos propostos até este momento da discussão, o que se pontua é como a escolha de centralidades urbanas na organização metropolitana obedece aos padrões das estruturas de opressão e como a atenção aos percursos de mulheres torna evidente tais estruturas.

Se, como Lencioni, podemos pensar o espaço metropolitano como polinucleado, constituído por uma rede de fluxos multidirecionais, pensar pelos

fluxos para o trabalho doméstico amplia ainda mais o conceito de centralidades econômicas. O processo de dispersão territorial da metrópole é viabilizado pelas redes de comunicação e de transportes

Estas aglomerações urbanas, no entanto, não existem de modo isolado, mas sim fazem parte de uma rede imbricada de relações socioespaciais, historicamente construídas e cada vez mais complexas. Se por um lado a implantação de infraestruturas de transporte apoia-se em narrativas que tem como justificativa a necessidade de conectar lugares, pessoas e bens, por outro, e ao mesmo tempo, os fluxos se tornam mais difusos e a extensão territorial é ampliada (Silva, 2020 p 19).

Carmo e Moura (2023) apontam como a primeira fase institucional das regiões metropolitanas se relaciona com a expansão urbana e industrial, prevalecendo o caráter político da institucionalização à atenção ao fenômeno espacial. Em um sentido jurídico, as regiões metropolitanas estão previstas no ordenamento brasileiro desde a década de 1960, passando, a partir da Constituição Federal de 1988, a ser de responsabilidade administrativa dos Estados. É só com a aprovação do Estatuto da Metrópole (Lei 13.089/2015) que passam a ser regidas por regras específicas de gestão interfederativa. Tais regras regeriam os interesses metropolitanos - prevalentes sobre os interesses locais - identificados nos casos concretos daquilo que fundamenta a união do território em questão como região metropolitana (Moreira e Guimarães, 2015). Dentre tais funções comuns estaria, evidentemente, o planejamento territorial, visando gerir a hierarquia entre tais centralidades, que não pode ser resumida ao plano municipal, bem como a rede de transportes que a conecta e possibilita (ou dá a forma) dos seus fluxos.

A aprovação do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDUI/RMRJ) em 2018 inscreve-se na lógica de instrumentos urbanos que parte da ótica metropolitana para buscar soluções nesta esfera administrativa. Buscando reconfigurar espacialmente a metrópole, o plano apresenta a proposta de Macrozoneamento Metropolitano, de modo a reorganizar o território e promover uma polinucleação urbana, a dizer, combater a centralização de acesso a direitos acima citada. No entanto, leituras críticas apontam que as propostas do PDUI/RMRJ buscam enfrentar situações de precariedade social e urbana já estabelecidas na cidade sem intervir no processo de produção do espaço urbano, de maneira francamente inócua em um sentido pragmático (Senra e Bienenstein, 2023).

Tal fica nítido quando encaramos a disparidade de investimento na estrutura de transportes na área metropolitana. No ciclo dos Mega Eventos, por exemplo, como apontam Santos, Luft e Vasques (2021), o município do Rio de Janeiro obteve sozinho, até 2017, mais de R\$7 bilhões de investimentos em sua rede de transportes, enquanto os demais municípios da região metropolitana somados receberam pouco mais de R\$300 milhões. A disparidade de investimentos indica tanto o já citado problema de forma de eficácia da governança metropolitana prevista no Estatuto da Metrópole e analisada pelos autores tanto para as políticas de mobilidade urbana quanto para as de saneamento básico, quanto, novamente, a concentração de investimentos que oferecem uma variação nas escolhas de deslocamento justamente para a área urbana que, via de regra, precisa se deslocar menos para acessar postos de trabalho bem remunerados. Ou tão somente acessar postos de trabalho.

Ainda, como apontam também Santos, Luft e Vasques, a discussão de mobilidade no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi tratada prioritariamente nos termos de transporte e fluxo, sendo centrada em análise de tempo de deslocamento individual casa-trabalho.

Interessante antes de entrar mais diretamente na discussão teórica aqui proposta novamente pontuar como fenômenos que pareceram diminuir a necessidade de habitação próxima a centralidades econômicas ou refrear os ritmos de urbanização, tal qual o home office durante a pandemia e a emergência dos nômades digitais⁴⁵ foram, por um lado, fenômenos recortados para uma classe e localização socio-geográfica muito específicas, quanto tampouco se firmaram como alterações no modo geral de organização urbana. Ao contrário, os anos de 2023 e 2024 têm sido marcados por uma pressão consistente para o retorno de atividades para o trabalho presencial em parâmetros pré-pandêmicos mesmo entre estes postos de trabalho⁴⁶. Reitera-se, pois, em ambas as perspectivas, a construção de uma imobilidade possível

⁴⁵ A figura do nômade digital é comumente apresentada como um trabalhador que, por utilizar prioritariamente a tecnologia para executar duas funções, não depende de presença física em um espaço de trabalho. Comumente associado a um ideário de liberdade e autonomia profissional, é igualmente relacionado à ausência de vínculo de emprego. Conferir: <https://www.napratica.org.br/nomade-digital/>. Após certo ápice durante a pandemia de Covid-19, tal forma de trabalho tem mostrado seus limites, sobretudo para trabalhadores terceirizados precários que não tem meios financeiros para sustentar os períodos sem fluxo de trabalho. Conferir: Os profissionais que desistiram de ser nômades digitais. <https://www.bbc.com/portuguese/articles/crgdqepgy17o>.

⁴⁶ A pressão tomou forma mais consistente em 2024, após a continuidade de perdas financeiras neste sentido. Conferir <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/home-office-pode-fazer-moveiscorporativos-perderem-us-800-bilhoes-em-valor-de-mercado-diz-pesquisa/>.

sob critérios socioespaciais, negociada constantemente para reprodução da espacialidade urbana.

Novamente podemos aqui materializar de maneira consistente a discussão na dinâmica de transportes e mobilidades urbanas durante o auge da pandemia de Covid-19. Novamente com o adendo que pensar sobre a estrutura de transportes na pandemia não pretende analisa-la pelo viés único da situação excepcional, não obstante seu caráter inédito em diversos pontos, mas pontuar como questões estruturais da formação e dinâmica urbana se acentuaram ou evidenciaram frente à emergência sanitária global.

Os primeiros estudos sobre o campo de transportes e Covid tendeu a associá-lo a uma maior preferência por transportes motores individuais. De fato, o uso de automóveis individuais foi dos menos impactados nos primeiros meses da pandemia de Covid-19 por motivos evidentes, a dizer, a facilidade para isolamento na realização de viagens individuais. Mas, mais do que falar sobre mobilidade, tal constata uma exacerbação de desigualdades urbanas, posto que é um meio de transporte não disponível para a maior parte da população (Lourenço e Chiquetto, 2020). Como falar em transportes individuais para trabalhadores precários da metrópole?

A valorização das mobilidades ativas, o que incluiu aumento de áreas de calçada, ciclovias emergenciais, etc, impulsionou no debate público o conceito de cidade compacta. Na contramão do processo de fragmentação de funções urbanas já descrito, típico da dinâmica atual de metropolização, a ideia de cidade compacta vinha se apresentando já há alguns anos como uma pauta política para reorganização de serviços na cidade de modo que o máximo de pessoas acessassem ao máximo de serviços com deslocamentos curtos e ativos.

Encarando a disposição urbana a partir da oferta e deslocamento de mão de obra, a configuração espacial ganha outros contornos. Como apontam Gómez-Ribeiro e Queiroz-Ribeiro (2021)⁴⁷, embora a segregação socioespacial brasileira seja

⁴⁷ Em interessante análise sobre a segregação socioespacial no Rio de Janeiro, os autores investigam o quanto a localização influencia na possibilidade de ascensão econômica, tendo em consideração a heterogeneidade das áreas centrais e as desigualdades de renda do trabalho da classe popular na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Os resultados encontrados pelos autores indicaram que mesmo tendo em consideração somente a classe popular, o território exerce efeito explicativo nas diferenciações de renda, demonstrando a relevância contínua do modelo centro-periferia para compreensão de segregação socioespacial. (Gómez-Ribeiro, Queiroz-Ribeiro, 2021)

caracterizada pelo modelo centro-periferia⁴⁸, a periferia metropolitana tende a apresentar uma homogeneidade maior que o centro. Em outras palavras, a periferia representa mais nitidamente a população expulsa dos centros de poder - população mais pobre. O centro, por sua vez, concentra a população com maior poder aquisitivo, mas também um grande contingente populacional popular que busca estar próximo da oferta de postos de trabalho e recursos urbanos representada pelas áreas centrais. Configura-se, assim, uma distância social complementar à proximidade física.

Dados do Censo de 2022 indicam também o crescimento do contingente populacional que habita favelas e comunidades urbanas no país. De acordo com o Censo de 2010 6,0% da população brasileira vivia nos então nomeados assentamentos subnormais (nomenclatura não mais utilizada pelo IBGE), enquanto em 2022 esse número passa para 8,1% da população brasileira. Embora deva ser levado em conta que parte dessa diferença pode ser explicada pelas próprias modificações metodológicas que ampliaram as áreas consideradas favelas ou comunidades urbanas, estudos preliminares relacionam também o aumento com a continuidade da insuficiência de provisão habitacional conduzida pelo Estado (Pequeno, 2024).

No sentido aqui trabalhado, tendo em consideração o tempo e custo crescentes de deslocamento para as centralidades econômicas, o crescimento das favelas se relaciona também diretamente à obrigação de acesso a determinados espaços da cidade para acesso a direitos, em especial direito ao trabalho. Como apontam Ribeiro e Rodrigues (2022), o conflito por projetos urbanos (cidade para o capital X cidade para o bem-estar) se agudizou a partir do golpe parlamentar de 2016, eleições de 2018 e, ainda mais, com a pandemia e a forma como o sistema político brasileiro lidou com ela em sentido urbano.

Falar sobre transporte, pois, é falar sobre a concretização de um modelo de urbano, e falar sobre transporte e região metropolitana é entremear o modelo de urbano e a forma da metropolização. Neste sentido, no próximo tópico abordarei detidamente a formação histórica da região metropolitana a partir das estruturas de transporte buscando evidenciar a dependência da obrigatoriedade do movimento para a própria existência da metrópole.

⁴⁸ Entendendo como modelo centro-periferia o modelo no qual o centro se apresenta como lugar da concentração da classe superior da estrutura social e a periferia como o lugar de concentração das classes populares.

3.2) Sentido dos transportes na formação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro, em um sentido jurídico, foi criada em 1974 com a fusão dos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara. Atualmente, a região é composta por 22 municípios, sendo eles Rio de Janeiro, Belford Roxo, Cachoeiras de Macacu, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, Queimados, Rio Bonito, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá⁴⁹.

Embora inicie o tópico com essa divisão administrativa, ela é pouco explicativa do processo de metropolização do Rio de Janeiro. Como já destacado, o processo de metropolização não é um processo meramente espacial. Bem ao contrário, contempla aspectos sociais, econômicos, políticos, tecnológicos, culturais, entre outros. A formação espacial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, para além da configuração administrativa acima descrita, relaciona-se com sua importância política econômica, seu papel como principal porto atuante no comércio de escravizados nas Américas, o projeto de cidade levado a cabo pelo poder público e empresas privadas a partir do final do século XIX.

Há uma relevante produção sobre a formação do espaço urbano do Rio de Janeiro e sua relação direta com os interesses do capital levados a cabo pelo Estado, bem como do papel fundamental desempenhado pelas estruturas de transporte para tanto. Franzoni et al, ao buscar realizar uma cartografia jurídica das remoções no Rio de Janeiro, pensam a história urbana da cidade a partir de uma “cultura de remoções”, a dizer processos inerentes à própria formação do espaço urbano em questão (2022. P. 89). Em sentido similar, Oswaldo Porto Rocha estuda detalhadamente este processo sob a perspectiva histórica em seu *A Era das Demolições*, analisando a construção urbana do Rio de Janeiro sob a perspectiva engeliana, como um mecanismo de controle socio econômico empregado pela burguesia (Rocha, 1995)⁵⁰.

⁴⁹ Configuração mais recente dada pela Lei Complementar Nº 184 De 27 De Dezembro De 2018.

⁵⁰ Inspirado na obra de Engels, Rocha distingue duas etapas de formação das grandes cidades em relação ao desenvolvimento do capitalismo. A primeira, tipicamente britânica na primeira metade do século XIX, teria como tônica a ausência de planejamento estatal. Já a segunda, marcadamente ocorrida após 1860, seria norteadas pelo planejamento estatal. O principal exemplo de tal forma de construção urbana seria a Paris das reformas de Haussman, mas também seria o caso de Berlim e Viena, para o autor. É sob esta ótica que Rocha analisa as transformações urbanas ocorridas no Rio de Janeiro no início do século (Rocha, 1995, p. 26).

Esta “cultura de remoções” que atua como mecanismo de controle socioeconômico - e racial, contudo, tem sua configuração inescapavelmente atrelada à montagem do sistema de transportes do que virá a ser a RMRJ. Atrelada, defendo aqui, tanto como condição de possibilidade da formação espacial quanto técnica contínua de controle espacial. Nesse sentido, a seção atual acompanha a formação da região metropolitana do Rio de Janeiro pela montagem do seu sistema de transportes, focando, assim, nas modificações mais estruturantes daquilo que configura hoje as formas principais de conexão da região metropolitana do Rio de Janeiro. Para tanto, acompanharei prioritariamente a obra clássica de Mauricio Abreu, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro* que analisa o processo de formação das segregações espaciais e desigualdades urbanas como projeto na montagem da RMRJ.

Como aponta Abreu, é a partir do século XIX que a cidade do Rio de Janeiro começa a modificar a sua forma urbana e a apresentar uma estrutura espacial estratificada em termos de classes sociais. Também, recebendo numerosos aportes de capitais internacionais, começa a investi-los no setor de serviços públicos, em grande parte no setor de transportes (Abreu, 1997. p. 35). Para o autor, um marco neste sentido é o ano de 1870, ano no qual dois elementos impulsionadores da expansão da cidade passam a atuar simultaneamente: os bondes e os trens. A entrada dos transportes coletivos virá tanto propiciar a expansão urbana quanto ser referência para sua forma e direção.

Até a década de 1870, ao contrário, a estrutura de ocupação urbana do Rio de Janeiro obedecia prioritariamente à lógica colonial, tendo pouca segregação socioespacial. A este período, a parca mobilidade espacial era privilégio das classes altas. Quando em 1838 os primeiros ônibus de tração animal (gôndolas) começam a circular, é na direção do bairro de São Cristóvão, bairro favorecido por abrigar a residência da família real e especialmente procurado após o aterro de área de mangue na ligação entre o Centro e a região (o que hoje seria parte da Avenida Presidente Vargas). Da mesma maneira, após o crescimento vivenciado nos anos subsequentes que firma a ocupação de Botafogo, Glória e Catete por famílias de alta renda do segundo reinado, em 1843 era inaugurada uma linha de barcos a vapor ligando Botafogo ao Saco Alferes (atual bairro do Santo Cristo) (Abreu, 1997). Neste cenário, pois, o poderio econômico associa-se nitidamente com a possibilidade de mobilidade, o que Abreu chama de “poder de mobilidade”, enquanto a maioria da população -

população trabalhadora livre e escravizada - só podendo se deslocar prioritariamente a pé, ocupava os centros urbanos e áreas adjacentes.

Após o início de uma fase de melhorias urbanas tais quais pavimentação, iluminação a gás e serviços de esgoto sanitário⁵¹, inicia-se e coloca-se em evidência a contradição entre a necessidade para a manutenção dos serviços que a população pobre estivesse perto das localidades de trabalho e sua presença em áreas valorizadas da cidade:

Sede agora de modernidades urbanísticas, o centro, contraditoriamente, mantinha também a sua condição de residência das populações mais miseráveis da cidade. Estas, sem nenhum poder de mobilidade, dependiam de uma localização central, ou periférica ao centro, para sobreviver. Com efeito, para muitos, livres ou escravos, a procura de trabalho era diária, e este era apenas encontrado na área central (Abreu, 1997. p.42).

A mesma época já via um certo crescimento de outras freguesias relativamente próximas às regiões centrais. Tal crescimento, contudo, relacionava-se a locais cuja produção seria escoada em pequenos sistemas de transbordo para as áreas centrais, não representando nenhum nível de deslocamento para a população. A introdução da navegação a vapor regular para Niterói levou também a um crescimento da região, transformando a região de Niterói em não somente uma região balneária, mas um local de residência para quem tivesse recursos para se transferir do centro urbano para o outro lado da baía. A introdução do vapor foi realizada em 1835, com a fundação da Sociedade de Navegação de Nictheroy, que veio a falência frente à concorrência com a *Cia. City Improvements*, que inaugura serviço de ferry em 1872, marcando o processo de monopólio dos serviços públicos pelo capital estrangeiro que daria a letra das décadas seguintes (Abreu, 1997. p.43). O crescimento da região de Niterói no período acontece, pois, em paralelo ao das áreas valorizadas na Zona Sul carioca, como possibilidade de habitação para quem poderia pagar o deslocamento das áreas centrais.

O crescimento de ambas as áreas se conecta, de fato, também pela forma de operação que os leva a cabo. Os bondes de burro já citados, que inauguraram a

⁵¹ Como indica também Abreu, em 1854 muitas das ruas da Candelária passaram a ser calçadas com paralelepípedos. Nesse mesmo ano, por iniciativa do barão de Mauá, a iluminação à gás foi inaugurada no centro da capital. Em 1862, o centro passou a se beneficiar de serviços de esgotos sanitários, estes concedidos à empresa inglesa Rio de Janeiro City Improvements Company Limited (Abreu, 1997. p.42).

primeira linha entre o centro da cidade e o Largo do Machado, levando posteriormente também para Laranjeiras, Botafogo, Gávea e Jardim Botânico, eram operados por concessão outorgada à Companhia de Ferro Carril do Jardim Botânico, uma empresa estadunidense. Note-se, pois, a importância das companhias estrangeiras no processo geral de urbanização e metropolização do Rio de Janeiro e, em especial quando pensamos em estruturas de transporte, no sentido desta metropolização. Tal importância ou influência só aumentaria na fase posterior, fase de acelerada expansão urbana com fluxos deveras distintos que poderíamos resumir em: bondes para um lado, trens para o outro.

Embora Abreu (1997) estabeleça esta fase expansionista do transporte carioca entre 1870 e 1902, o autor destaca que o início daquilo que lhe daria bases é ainda 1858, com a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil). A implementação da malha ferroviária teve, indica o autor, um fator determinante na aceleração da ocupação das freguesias suburbanas por ela atravessadas, vez que não só ligava os já minimamente desenvolvidos entrepostos comerciais ao centro urbano, mas possibilitava à população trabalhadora habitação fora do centro da cidade, economicamente acessível, mas ainda sem acesso regular aos principais postos de trabalho.

Paralelamente, como já enunciado, os bondes começavam a trilhar caminhos para as áreas que se tornavam gradualmente mais valorizadas. Importa destacar, neste sentido, que os bondes não vieram simplesmente atender uma demanda existente, mas passam a ter influência direta no padrão de ocupação que se desenhava. Como delineia Abreu, a configuração das linhas dos bondes atende à circulação de capitais de então, a dizer, enquanto a aristocracia cafeeira comprava propriedades imóveis nas áreas servidas pelas linhas do bonde, as empresas estrangeiras multiplicavam seus investimentos decidindo quais seriam as próximas áreas servidas por tais linhas e outros serviços urbanos. Esta aliança de interesses não só se retroalimentava economicamente quanto decidia, direta ou indiretamente, o fluxo e direção de crescimento da cidade.

A disputa e pressão para o loteamento/abertura de linhas para o nascente bairro de Copacabana ilustra bem tal aliança. Abreu aponta que desde os meados da década de 1880 a Companhia Jardim Botânico visava estender suas linhas ao então “pitoresco arrebalde de Copacabana”, tendo como objetivo acesso à ainda pouco

economicamente explorada região litorânea. Em 1890, quando a companhia pede a autorização para a extensão dos trilhos até o futuro bairro, contudo, o Rio passava por uma crise de transportes dado o adensamento de áreas já servidas pelo transporte sem uma contrapartida de aumento ou renovação dos equipamentos de bonde. Por tal, a concessão foi inicialmente negada pelo intendente da capital de então. Situação que foi, contudo, rapidamente revertida, vez que aos interesses da companhia de bondes somavam-se os das companhias de construções que já loteavam Copacabana (Abreu, 1997, p.47).

Outro atrativo para o loteamento de Copacabana, apontado por Orrico e Santos em sua obra sobre a hegemonia privada dos transportes no Rio de Janeiro, é “[...] o interesse das camadas mais abastadas da população em se diferenciar espacialmente dos adensamentos industriais e de moradia operária que vão se estabelecendo a oeste e noroeste do centro” (Orrico e Santos, 1999). Dimensão que, evidentemente, também muito interessava às companhias envolvidas no processo.

Resta nítida, pois, a associação de interesses que guia a expansão dos transportes para a criação dos bairros da Zona Sul do Rio de Janeiro, convergindo investimentos das companhias imobiliárias e de transportes. Investimentos que se deram, importante destacar, em um momento em que o Rio já enfrentava uma “crise de transportes” dada a superlotação das poucas linhas existentes. Esta dinâmica reitera o argumento já apresentado que não há excepcionalidade em nenhum momento desta crise, ao contrário, há uma continuidade no projeto urbano de crescimento com controle do acesso às linhas de transporte, guiado pelos interesses econômicos. Controle que, como pretendo aqui demonstrar, inscrevia-se no processo de gestão das hierarquias populacionais via controle da mobilidade.

A outra via desta modificação urbana, a via férrea, não obstante a também evidente ação de interesses econômicos empresariais, acontece de maneira diversa. Já de partida, quanto à natureza dos bairros para os quais se expande, diferentemente dos trilhos de bonde, as linhas férreas estendem-se para freguesias majoritariamente rurais. A modificação mais definitiva de tais espaços vem a partir de 1870, aponta Abreu, justamente pela instauração de linhas regulares diárias de trens compatíveis com os horários de partida e de retorno ao trabalho concentrado na área central. Assim, embora a primeira ferrovia ligando a Central até Queimados e posteriormente

Japeri data de 1858, são 12 anos depois que ela passará a ter um enfoque rentável no transporte de passageiros (Silva, 2020. p. 136).

Na década seguinte, foram inauguradas mais duas ferrovias, Estrada de Ferro Rio D'Ouro (1883) e Estrada de Ferro Leopoldina (1886), inicialmente chamada *Northern Railway Company*. Embora inicialmente a primeira tenha tido um enfoque maior no transporte de insumos, ambas foram fundamentais na expansão para os núcleos semiurbanos já existentes ao longo do seu trajeto. O desenho das linhas de trem precede, assim, a massiva população das áreas, sendo mais criador desse influxo populacional que a ele atendendo, como explica Rocha:

Do mesmo modo que o bonde efetiva a ocupação de bairros na Zona Sul e Zona Norte, o trem possibilita a ocupação de áreas que hoje são chamadas suburbanas, algumas das quais recebem seus nomes em função da própria construção da ferrovia. Cascadura, por exemplo, é um nome originário da resistência do solo na ocasião da abertura dos leitos naquela área. Méier provém do loteamento de terras da família Méier, que preferiu este procedimento a continuar o plantio de café. A exemplo do Méier, outros subúrbios surgem rapidamente a partir do loteamento de fazendas, geralmente monoculturas. **No caso do trem, a cada estação que se estabelece, surge um bairro.** (Rocha, 1995. p.37) (grifo meu)

O crescimento demográfico suburbano, em um primeiro momento tímido, teria seu impacto totalmente modificado pela política higienista de “limpeza” do centro da cidade do Rio de Janeiro, tanto das indústrias quanto das “populações indesejadas” (Rodrigues e Oakim, 2015). As décadas compreendidas entre os anos 1870 e a virada do século são, assim, décadas fundamentais no início da expansão territorial do que viria a ser a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, cuja forma e trajeto foram dados sobretudo pelo sentido das linhas do bonde e férreas. Diferencio aqui forma e trajeto pois a direção de cada expansão em tudo se relaciona com o tipo de público a que se queria atender, uma aliança com as empreiteiras para construção de moradias valorizadas na zona sul da cidade ou a ocupação suburbana decorrente da falta de acesso à terra na área central, mas a ela estritamente vinculada pela força de trabalho. Como sintetiza Silva, “A mancha urbana se expandia tanto em função do deslocamento das classes mais abastadas em direção à zona sul, quanto das classes pobres em direção ao norte, tendo os novos meios de transporte como instrumento para este movimento.” (Silva, 2020, p. 139).

A expansão dos transportes não se deu, pois, a partir da necessidade das populações, mas sim por dinâmicas político e econômicas em grande parte

empresariais de exploração do solo urbano e crescente controle populacional. O intuito deste apanhado histórico sobre os primórdios da estrutura de transporte público no Rio de Janeiro é, pois, delinear nos sentidos deste movimento também a gradual gestão de população, não longe demais que não chegue para o trabalho, nem perto demais que faça parte da *cidade*.

Estes desenhos serão ainda mais transformados ou intensificados com as modificações sociais e políticas do final do século XIX. Com a abolição formal da escravidão no Brasil, contígua à proclamação da República, o Rio de Janeiro, agora capital federal, viu aumentar ainda mais o adensamento populacional do seu centro urbano com a chegada massiva de migrantes da economia cafeeira e imigrantes estrangeiros advindos, entre outros fatores, das políticas eugenistas crescentes de branqueamento da população brasileira⁵².

A abolição formal também aumenta o medo da população branca da perda de controle político da cidade frente às crescentes manifestações públicas da população negra. De fato, mesmo antes da abolição tal medo é enunciado de maneira constante sobre a população liberta, no que o historiador do período Sidney Chalhoub bem resume como “medo branco de almas negras”, a cidade branca que teme a cidade negra, mais numerosa, com suas dinâmicas e lutas próprias (Chalhoub, 1992). Na passagem para república e em especial no período aqui apontado esse temor se traduzirá nas pautas higienistas de desarticulação e expulsão da cidade negra dos espaços agora predominantemente brancos - ao menos fora do horário de trabalho.

As decorrências imediatas do adensamento populacional, tais quais epidemias e demais problemas sanitários, uniram-se, pois, em perfeito casamento ao discurso higienista quanto à necessidade de “urbanização” do centro da cidade. Note-se que até este momento, apesar da expansão da cidade para Zona Sul e áreas da Zona Norte, a maior parte da população trabalhadora seguia tendo como área de habitação o centro da cidade (Rocha, 1995). O Estado, começa uma intervenção direta ainda no período imperial, em 1882, concedendo incentivos fiscais às indústrias para que construíssem casas populares para seus trabalhadores e em 1888 para as empresas que se

⁵² Sobre essa política, Ynaê Santos Lopes aponta como entre 1887 e 1930 aproximadamente 3,8 milhões de imigrantes chegaram ao Brasil, imensa maioria de origem europeia e vindo em programas de incentivo governamentais. A imigração europeia, atrelada à expansão da produção cafeeira, foi uma das expressões de um projeto político de branqueamento da população brasileira explicitado também na proibição no mesmo período da imigração africana e de algumas nações asiáticas (Lopes, 2022).

dispussem a construir vilas operárias, o que ocasionou a construção em vários bairros então operários como Vila Isabel, Jardim Botânico e Sampaio⁵³.

Interessante destacar nesta equação que, apesar de proposto, não foi incentivado, estender a malha ferroviária a áreas da Zona Sul. Lembrando que até então várias áreas da Zona Sul possuíam bairros operários, como era então o Jardim Botânico, na proximidade da Lagoa Rodrigues de Freitas. Tal extensão significaria a perda de áreas potencialmente lucrativas - após saneadas - e a consolidação de uma tendência não desejada de manutenção da população operária na cada vez mais lucrativa Zona Sul da cidade. A ferrovia proposta, que pretendia ligar Botafogo a Angra dos Reis, foi rapidamente descartada. Não se pode falar, assim, em um crescimento desordenado das áreas urbanas que foi acompanhado por linhas de transporte, mas, ao contrário, houve uma gestão contínua da organização da cidade via linhas de transporte de maneira a consolidar a associação bem definida por Abreu como: “Trem, subúrbio e população de baixa renda passavam a ser sinônimos aos quais se contrapunham a associação bonde/zona sul/ estilo de vida ‘moderno’ (Abreu, 1997, p. 57).

Com a chegada do século XX, o aumento da economia industrial no Rio de Janeiro e arredores e a inserção em um eixo fundamental de importações/exportações, o discurso higienista já materializado anteriormente em algumas expulsões de cortiços do centro da cidade e nos incentivos a vilas operárias fora das áreas centrais, vai tomar sua forma mais definitiva, à época, com as reformas propostas por Pereira Passos, prefeito do Distrito Federal entre 1902 e 1906. Passos realizou um grande processo de abertura, alargamento e padronização de vias, tanto nos bairros centrais quanto nos eixos de crescimento em direção à Vila Isabel e às áreas recentemente

⁵³ Importante notar, aqui, como destaca Rocha, a estreita conexão entre as companhias de transporte e os interesses do mercado imobiliário nas mais diversas formas da expansão urbana. Nas palavras do autor: “Na época de todo esse desenvolvimento, podemos constatar a estreita ligação entre os meios de transporte e a especulação imobiliária através, por exemplo, da atuação da Companhia Ferro Carril de Vila Isabel. A concessão Imperial é obtida no dia 22 de fevereiro de 1872. Criada a partir de iniciativa do Barão de Drummond, fica encarregada, inicialmente, da ligação dos bairros Andaraí Grande (Grajaú, Vila Isabel, Aldeia Campista, Andaraí), São Francisco Xavier e Engenho Novo com a rua Uruguaiana. Sua principal linha, na verdade, é a de Vila Isabel. Em outubro de 1873, a Companhia Arquitetônica (Cia. Imobiliária) levanta a planta do novo bairro de Vila Isabel. A companhia edifica e funda o bairro nesse mesmo ano, o qual recebe seu nome em homenagem àquela que assinou a lei de 28 de setembro de 1871, libertando nascituros de mulher escrava (Rocha, 1995.p.31)”. Note-se, pois, a correlação direta entre a concessão para construção da linha de transporte e a já prevista concessão imobiliária, tudo sob a égide simbólica e fática do domínio imperial.

abertas da Zona Sul⁵⁴. A reforma Passos provocou, sobretudo, uma profunda mudança de função para a área central da cidade, consolidando sua vocação como polo de comércio, serviços e atividades do poder público ao mesmo tempo que retirou sua anteriormente consolidada vocação residencial. A disparidade entre área com profunda concentração de postos de trabalho e pequeno número de residentes está, em tudo, correlacionada à expansão das linhas de transporte anteriormente delineadas, reiterando e ampliando o padrão de urbanização que se apresentava desde o final do século anterior⁵⁵. Ou, como bem sintetizam Orrico e Santos:

Por outro lado, a capacidade de transporte da nova rede permitia ir além da incorporação de periferias: possibilitava às forças que hegemonizavam o desenvolvimento urbano a implantação de um complexo processo de seleção e adaptação de espaços territoriais a funções urbanas, promovendo uma ordem, uma hierarquia funcional adequada ao desenvolvimento capitalista da cidade e ao aprofundamento da segregação social no território. (Orrico e Santos, 1999. p.412)

As reformas de Passos inserem-se, em nível federal, no projeto do então presidente Rodrigues Alves. O projeto político-administrativo de Alves tinha dois pontos fundamentais: a remodelação da capital e a política de imigração (Rocha, 1995). Entremeiam-se, assim, os tópicos abordados no capítulo anterior, sobre o reiterar de hierarquias raciais pela política imigratória e a expulsão da população local, majoritariamente negra, no centro urbano⁵⁶.

As obras de Passos tiveram como enfoque o aumento da acessibilidade entre o centro e a zona sul, o alargamento das próprias vias do centro da cidade e obras de

⁵⁴ Como pontua também Rocha (1995), o processo descrito na nota anterior (projeto de transportes – concessão imobiliária – construção da linha de transportes) se repetiria em termos em tudo similares nos bairros de Copacabana, Ipanema, Leblon e Tijuca. (Rocha, 1995, p.32)

⁵⁵ Ilustrativo aqui destacar que entre 1890 e 1906 as freguesias rurais tiveram um crescimento demográfico de 100%, enquanto as freguesias urbanas cresceram 44% (Araújo, 1995). Tais dados tornam nítido o fluxo causado pelas remoções de moradia do centro da cidade e outras áreas nobres em direção às margens da metrópole colonial, sendo estas também o destino da maior parte da população que chegava à capital vinda das áreas de economia cafeeira decadente no interior do estado.

⁵⁶ Carolina Pires Santos, ao falar sobre o protagonismo de mulheres negras na resistência às remoções no Rio de Janeiro, localiza o direito à moradia nas fronteiras raciais e generificadas da cidade. A política de remoções, aponta, evidencia de maneira cabal a interseccionalidade de opressões nas favelas cariocas, onde as principais vítimas dos arroubos higienistas estatais são mulheres negras e pobres, chefes de família. De igual maneira, os espaços alvo do poder público são espaços históricos de constituição e resistência negra na cidade. Assim, o direito à moradia colocado em xeque pelas políticas de remoção não pode ser visto sem a dimensão do entrecruzamento de sistemas de opressão nestes corpos e espaços. Santos, Carolina Câmara Pires. “O Direito à Moradia e as Desigualdades de Gênero e Raça”. In: Alexandre F. Mendes e Giuseppe Cocco. (Org.). *A Resistência à Remoção de Favelas no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: REVAN, 2016.

embelezamento tanto no centro como em bairros da zona sul. Podemos citar aqui entre estas últimas a Praça XV, o Largo da Glória, o Largo do Machado, a Praça São Salvador, Praça Onze e Praça Tiradentes, entre outros⁵⁷. Para o dito alargamento das vias centrais, conta Abreu (1997), na maioria dos casos a prefeitura não desapropriava apenas a área necessária para a via, mas também os entornos, visando já a venda dos terrenos remanescentes após o término das obras, já valorizados.

As reformas de Passos atingiram, pois, de maneira bem direta as moradias populares no centro da cidade, sem oferecer à população afetada condições alternativas de sobrevivência. Desta maneira, por mais que possamos concordar com Abreu que em um sentido mais direto não houve uma preocupação das obras de Passos com as regiões para além da região central e sul da cidade, em um sentido amplo estas obras contavam justamente com as regiões para além de seu âmbito de valorização - mas já com transporte público minimamente regular - para receber a população expulsa do centro da cidade.

Nem toda a população pobre foi totalmente expulsa das áreas centrais, evidentemente. Tanto há a permanência de algumas vilas operárias, como já citadas, que seriam desativadas nos anos posteriores, como uma parte significativa da população pobre foi compelida a seguir habitando as áreas centrais - próximas aos postos de trabalho - em morros e outras áreas não urbanizadas do entorno, contribuindo para as formações que viriam a ser nomeadas favelas⁵⁸.

As várias direções deste processo, no entanto, convergem para um projeto de urbanização em curso desde então - e continuamente - expulsa populações pobres para fora das áreas centrais e de investimentos urbanos, mas só o faz garantindo os meios de acesso dessa população para as mesmas áreas. Ao invés de expulsão, assim, poderíamos pensar, como já usado neste texto, em um processo contínuo de gestão populacional, a dizer, um processo urbano/metropolitano que usa as estruturas de transporte para organizar os termos e a forma do pertencimento ao espaço urbano e,

⁵⁷ Nesta toada também que o antigo Largo do Matadouro, na ligação entre a região central e a Zona Norte, se tornará um mercado central para a cidade e haverá a construção da Praça da Bandeira (Braga, 2014).

⁵⁸ Segundo Abreu, é a partir do período Passos que “(...) os morros situados no centro da cidade (Providência, São Carlos, Santo Antônio e outros) até então pouco habitados, passam a ser rapidamente ocupados, dando origem a uma forma de habitação popular que marcaria profundamente a feição da cidade neste século – a favela. O Morro da Providência, por sinal, já era conhecido como Morro da Favela desde 1897, quando passou a ser habitado por militares de baixa hierarquia retornados de Canudos.” (Abreu, 1997. p. 66).

consequentemente, o acesso à direitos nele. No lugar de um não planejamento urbano ou de transportes, pois, temos, aparentemente, um projeto iniciado em fins do século XIX e ainda em curso de eficaz gestão populacional urbana.

Com o fim da administração de Passos chegou ao fim também a intitulada “era das demolições”⁵⁹, ou, ao menos, esta primeira grande era das demolições no Rio de Janeiro. Embora a violência das remoções e a profunda transformação da área central façam com que os estudos e aportes críticos se voltem prioritariamente para a análise do processo sob o viés da expulsão da população, é importante, no âmbito da proposta desta pesquisa, destacar seu impacto no que se firmava como o modo de vida desejado para a Zona Sul da cidade. A reforma implicou em obras de saneamento básico para a região central e bairros da Zona Sul, bem como aumentou as formas de circulação entre as duas regiões. A necessidade de materiais para as novas construções beneficiou de forma considerável o grande comércio (sobretudo importadores), os setores de transportes e a construção civil (Gonçalves, 2013). É nas reformas de Pereira Passos, assim, que a forma de segregação espacial que marca a diferenciação Zona Sul/áreas centrais e nascente região suburbana toma os contornos que temos hoje, propiciada pelo sistema de transportes que possibilitaria a continuidade da mão de obra, bem como a apropriação de territórios próximos nas centralidades econômicas pela população desalojada na era das demolições.

As décadas posteriores em parte alteraram a faceta urbana, em parte deram sequência a este mesmo projeto. Também no início do século XX podemos acompanhar o início da operação dos primeiros serviços de ônibus, a partir de 1911, em muito relacionado justamente à expansão da estrutura viária da zona sul e central, possibilitando a utilização de tais veículos. Nas primeiras décadas do século, contudo, muito embora em expansão, o uso serviço de ônibus para tais áreas em nada se compara com a importância das linhas de bonde para o transporte de passageiros. Os ônibus operavam, então, como uma faceta complementar aos serviços de bonde, bem

⁵⁹ Interessante aqui trazer esta citação de Rocha: “Em 1906, com o término da administração de Passos, chegava ao fim a era das demolições. Naquele chuvoso 15 de novembro, quando Rodrigues Alves e seus auxiliares diretos inauguraram oficialmente a avenida Central, 1681 habitações haviam sido derrubadas, quase vinte mil pessoas foram obrigadas a procurar nova moradia no curto espaço de quatro anos. As reformas do governo de Rodrigues Alves marcaram profundamente a vida no Rio de Janeiro.” (Rocha, 1995. p.69)

como os ainda pouco automóveis presentes na cidade, disponíveis somente para as classes altas (Abreu, 1997).

Nos anos 1930, o espaço urbano-metropolitano do então Distrito Federal é novamente modificado pela intervenção estatal pela transformação da função espacial dos bairros da zona sul que ainda abrigavam fábricas - Laranjeiras, Gávea e Jardim Botânico - abrindo novo e lucrativo loteamento na região. Paralelamente, as fábricas então forçadas a migrar de tais bairros receberam incentivos para realocação, impactando o crescimento urbano de subúrbios cariocas. A demarcação de zonas industriais neste período aponta uma dupla orientação, segundo histórico urbanístico sobre o zoneamento industrial nos subúrbios do Rio de Janeiro feita por Maria Paula Albernaz e Marina Diógenes (2022). Ao mesmo tempo que busca cristalizar alguns dos encaminhamentos relativamente espontâneos do crescimento do parque industrial, mas apenas nos subúrbios cariocas, liberando áreas que poderiam ser do interesse do mercado fundiário, no que revela também um caráter autoritário dos preceitos modernistas e funcionalistas estabelecendo um rumo monofuncional para o ordenamento urbano. De maneira paralela e complementar, o período também se caracteriza por um aumento das favelas, dado especialmente o afluxo de pessoas provenientes de outros estados chegando à capital para trabalhar no setor secundário, na construção civil e no serviço doméstico⁶⁰.

Mas a modificação mais paradigmática na composição do espaço urbano se daria prioritariamente no Estado Novo e anos subsequentes. A contínua concentração de empregos na zona sul e central, conjugada a um incremento populacional na baixada fluminense, demandava mais das estruturas de transporte. Por um lado, demandavam mais das linhas de bonde e trens existentes, operando sempre sobrecarregadas. Por outro, as vias rodoviárias feitas nas reformas anteriores não davam conta do constante aumento do transporte rodoviário, sobretudo nas áreas mais ricas. Este contexto convergiu na abertura de diversas obras de caráter rodoviarista durante o Estado Novo, em áreas diversas da cidade (Abreu, 1997).

⁶⁰ A relação do poder público com as favelas é dada por aquilo que Gonçalves (2013) chama de tolerância precária, a dizer, mantendo o status jurídico ilegal para poder a qualquer momento as remover (ou ameaçar tal remoção), mas delas também se valendo para organização urbana. A aplicação arbitrária e seletiva da norma – e citarei na sequência diversas remoções em que a norma se fez valer – reitera tanto a norma quanto suas possíveis exceções.

A dimensão de tais modificações se explica também pela adoção, ainda nos anos da década de 1920, de ideias de zoneamento urbano⁶¹ que distribuíam funções urbanas por áreas distintas da cidade, sintetizadas no plano de remodelação urbana finalizado no final da década pelo urbanista francês Alfred Agache. O Plano Agache, como ficou conhecido, consistia em um plano físico-territorial que não só trazia ideais de embelezamento urbano como já fundamentava normas segregadoras não só de uso econômico das áreas urbanas, mas de divisão de camadas sociais pelo espaço urbano (Albernaz e Diógenes, 2022). Sua concretização mais material é, provavelmente, sob a prefeitura de Carlos Sampaio na cidade do Rio de Janeiro, a demolição do Morro do Castelo com uso de sua terra para aterrar espaços que seriam usados para Exposição Internacional do Primeiro Centenário da Independência enquanto abria também espaço para especulação imobiliária (Rodrigues e Oakim, 2015). Tal já indica o projeto estético e econômico representado que marcaria as décadas seguintes:

Nos anos 1930, com a ascensão de uma nova classe hegemônica ligada ao capital industrial, há uma guinada no pensamento que influenciava os preceitos do urbanismo, com a preocupação mais contundente por princípios de eficiência, ciência e técnica associados aos novos ideais de modernização (Maricato, 2000). Com isso, o Estado passou a incidir mais efetivamente e simultaneamente em projetos e regulamentos urbanísticos, marcando as duas décadas seguintes com intervenções, por um lado, mais pesadas e, por outro, mais totalitárias, destacando, no primeiro caso, as que privilegiavam a infraestrutura viária, e no segundo, a segregação urbana (Feldman, 2005). (Albernaz e Diógenes, 2022. p. 9).

Na zona sul, no ainda recente bairro de Copacabana, em franco processo de verticalização e concentração de postos de serviço terciário, nas décadas de 1930 e 1940 foram abertas vias para facilitar acesso e circulação tais quais o Corte do Cantagalo, Alto da Boa Vista e um segundo túnel entre Botafogo e Copacabana (Túnel do Pasmado). Tais modificações tiveram também um impacto na urbanização dos bairros oceânicos adjacentes, Ipanema e Leblon. Os trilhos do bonde chegavam, então, somente ao início de Ipanema,

⁶¹ As primeiras definições legais de ordenamento territorial relacionam-se à industrialização tardia de cidades alemãs, sendo posteriormente replicado enquanto parâmetros para urbanização de cidades dos Estados Unidos. Em ambos os casos possuem um histórico de segregação inserida no planejamento urbano, limitando o uso de determinadas zonas urbanas. No Brasil, passa a exercer efetiva influência na legislação urbanística sobretudo a partir da década de 1920 sob a justificativa de uma organização urbana para uma ideia de progresso industrial/ normatizando zonas industriais através da estrutura estatal (Albernaz e Diógenes, 2022).

Já no eixo de expansão norte a principal obra foi a Avenida Brasil, concluída em 1946, atraindo um grande fluxo populacional para suas cercanias já desde a construção - aqui, em grande parte, da própria população que trabalhava nas obras -, quanto, posteriormente, dos municípios que estavam em sua direção com a migração de indústrias para as áreas. Outra obra representativa do período foi a Avenida Presidente Vargas, inaugurada em 1944, após a demolição de mais de 525 edificações no centro da cidade.

Todas as obras citadas, embora com especificidades em relação aos fluxos que visavam atender, representam, já, um investimento no ainda incipiente modelo rodoviarista, que viria a se firmar na estrutura de transportes públicos e privados nas décadas seguintes no Rio de Janeiro⁶². Não aleatoriamente, pois, tal época coincide com incentivos do governo federal ao uso de combustível fóssil, potencializando ou guiando o sentido viário da nova fase de expansão metropolitana. Mesmo com esse incentivo, contudo, o trem continuava, segundo Abreu, o principal vetor de acesso e crescimento da Baixada Fluminense, não só pelas linhas férreas em si, mas pela paralela e consequente ampliação do sistema de iluminação pública.

Se a abertura de rodovias constituiu vetor adicional de expansão do Rio em direção à Baixada, o trem continuou sendo, entretanto, o principal responsável pela anexação de áreas longínquas ao tecido urbano. Por serem suas tarifas unificadas e subsidiadas pelo governo, o transporte ferroviário também contribuiu bastante para o crescimento “em pulos” da metrópole, viabilizando uma série de empreendimentos imobiliários realizados a distâncias cada vez maiores do centro do Rio. (Abreu, 1997, p.123)

À medida que a eletrificação avançava, avançava, assim, também, a urbanização, alimentada pelas linhas férreas e, crescentemente, pelo afluxo de indústrias para a região. Conquanto o sistema de trens fosse o principal responsável pelo deslocamento diário da maioria da população residente nos nascentes municípios da região, a demanda por transporte rodoviário foi se consolidando nos anos seguintes. As causas para a mudança para o padrão rodoviarista que se veria nas décadas seguintes são múltiplas e vinham sendo gestadas desde os anos anteriores, como já se apontou. Junto a uma saturação crescente das linhas de trem e do fato de

⁶² Além dos já citados, poderíamos complementar como a abertura das Avenidas Heitor Beltrão e Radial Oeste, a extensão da Av. Maracanã, a Estrada Grajaú-Jacarepaguá, a abertura da Avenida Amaral Peixoto em Niterói e o início do aterro da orla da Praia Grande.

seu fluxo ser focado no trajeto Centro-Baixada, trajeto prioritariamente de trabalho, não oferecendo alternativas para o transporte circular entre e dentro dos municípios, houve maior oferta de veículos e incentivo a seu uso.

Orrico e Santos (1999) destacam como a política regulatória sobre os ônibus obedece, desde seu início nos anos 1930, a um padrão monopolista. Apontam ainda como um dos elementos impulsionadores do crescimento dos ônibus em relação aos trens é como aqueles permitiam à classe média ascendente um padrão diferencial de atendimento, bem como maior flexibilidade.

O crescimento do uso de veículos se deu tanto no aspecto individual quanto coletivo, evidentemente em proporções diversas. Muito embora na década de 1950 o Rio de Janeiro detivesse 20,9% do total da frota de automóveis do país (Barat, 1975 apud Silva, 2020. p. 180), a participação destes veículos não era significativa nos deslocamentos diários na cidade. Na zona sul e central, que possuíam maior concentração de veículos, os bondes ainda dominavam o transporte total de passageiros. Desta década em diante, contudo, os ônibus já começavam a superar o volume de passageiros dos trens, tendência que se manteria e ampliaria posteriormente em relação também aos bondes.

Os anos seguintes seriam o que chama Abreu de “febre viária”, dado o incentivo à aquisição e uso de transportes motorizados, conjugada a uma preocupação do poder público com a expansão da malha viária em todos os sentidos da capital e da região metropolitana. Sob tal ótica podemos ver tanto obras na Baixada Fluminense quanto em Niterói em São Gonçalo, lembrando que inicialmente a conexão entre as cidades era feita também por linhas de bonde. De fato, como aponta Abreu, em diferente escala Niterói e São Gonçalo reproduziam a relação entre Rio capital e as cidades da Baixada Fluminense em um sentido crescente de urbanização precária e estrutura de transportes voltada para garantir mão de obra próxima, mas não contígua.

Também são do período obras de alargamento e extensão de vias na zona sul da cidade, com destaque para a via expressa do Aterro do Flamengo. Sobre esta via, não é demais destacar que a viabilização física do aterro se deu com o uso de material proveniente da destruição do Morro de Santo Antônio, no centro da cidade - e consequente remoção da favela nele existente - para a abertura da Avenida República do Chile. Em um sentido bem literal, a parcela de solo negada à população

trabalhadora do centro da cidade é garantida para os automóveis das classes altas transitarem com maior liberdade.

As obras para expansão de vias dariam a tônica das intervenções urbanas a partir de então, com especial destaque para o governo Carlos Lacerda, já quando Estado da Guanabara. Não somente para transporte individual, mas dada a crescente importação de ônibus estadunidenses, o transporte coletivo foi igualmente assumindo uma feição crescentemente viária. Em um primeiro momento este crescimento não significou uma diminuição efetiva dos transportes sobre trilhos, mas uma complementaridade. Curva que foi se alterando dado o investimento na estrutura viária, os incentivos à importação no pós-guerra e falta de investimento no transporte sobre trilhos⁶³.

Tendência que se acentuaria ainda mais a partir do golpe militar, nos anos 1960, com o advento daquilo que Natal (2003) considera o auge do rodoviarismo/automobilismo no Brasil, conjugando o projeto já em curso com uma racionalidade autoritária e de profunda injeção de capital estrangeiro na estrutura urbana. É também no período que o Rio de Janeiro perde o status administrativo diferenciado que havia carregado em toda sua história republicana, inicialmente como capital e após como Estado da Guanabara, passando a uma condição jurídico-administrativa convencional, o que, significou, entre outras modificações, em uma necessidade maior de preocupação com a integração regional metropolitana.

Importante igualmente destacar para o período que as décadas de 1960 e 1970 foram marcadas por violentos processos de erradicação de favelas, inicialmente com o governo Carlos Lacerda no âmbito do recém criado Estado da Guanabara e, posteriormente, em especial após o golpe militar de 1964 e a criação do Banco Nacional da Habitação (BNH), também em âmbito federal (Ximenes, Cardoso e Luft, 2023). O cerne das políticas governamentais então era a erradicação de favelas através da remoção da população para conjuntos habitacionais - bem distantes das

⁶³ Interessante aqui comentar a promulgação, em 1957, da Lei Distrital n 894, que introduziu a obrigatoriedade de reserva de vagas de estacionamento no interior dos edifícios, prática que seria reproduzida nas legislações subsequentes, só flexibilizada em 2019. (Silva, 2020. p. 193). Tal legislação ilustra de maneira bem nítida a maneira como a cidade passa a ser legalmente pensada para ser acessada a partir do transporte automotivo individual, de modo que até o planejamento habitacional deve incluí-lo nominalmente. Cidade, aqui, evidentemente, falando da cidade vista como oficial, a cidade para qual se tem um projeto visível.

áreas de moradia anteriores, mais valorizadas economicamente e mais próximas às centralidades econômicas/ postos de trabalho da população deslocada.

De fato, a própria campanha de Lacerda para o governo teve como enfoque a ideia de reformas urbanas que garantissem ao Rio de Janeiro uma aura de “capitalidade” frente à perda do status jurídico de capital federal, reformas que reconfiguraram a estrutura urbana carioca tanto nas modificações da infraestrutura de transportes (foram construídos 19 viadutos e abertos 5,6 quilômetros de túneis só nesta gestão) quanto pelas já citadas remoções de favelas e construções de conjuntos habitacionais na Zona Oeste da cidade (Oakim, 2023).

Aqui, novamente, o investimento massivo em obras de infraestrutura viária contribuirá para a consolidação do modelo viário e, em moldes relacionáveis ao que aconteceu no início do século, dará a direção e sentido da expansão da malha urbano metropolitana. Os eixos sob os quais se organizam as obras são a contínua valorização da região central-sul da cidade, com o alargamento da Avenida Atlântica, aterro de vias lindeiras da Lagoa Rodrigo de Freitas e a finalização do Túnel Rebouças, o investimento na expansão para a zona oeste da cidade com o Túnel do Joá e a Avenida Ayrton Sena (então Via Onze) e, posteriormente, o Túnel Zuzu Angel, Túnel do Pepino, Elevado do Joá e finalização da Autoestrada Lagoa-Barra⁶⁴.

De todas as obras do período certamente a mais significativa tanto em sentido de recursos mobilizados quanto em alteração dos fluxos da cidade foi a Ponte Rio-Niterói, realizada pelo governo federal. Inserida no âmbito das grandes obras da ditadura militar, a ponte concretizava um projeto discutido desde o século XIX de união terrestre entre os dois lados da Baía de Guanabara justamente quando se consolidava a exploração de petróleo na Bacia de Campos, no litoral norte do estado. Sua inauguração, em 1974, aumentou o fluxo de veículos entre as duas cidades em uma dimensão bem maior que o previsto. À guisa de ilustração, a cobrança de pedágio na via almejava a recuperação do investimento em 20 anos, o que aconteceu já com somente 8 anos de funcionamento.

Mais do que isso, a Ponte Rio-Niterói alterou profundamente a dinâmica socioespacial entre as cidades. Interessante comentar aqui a confluência de dados que indicam que, apesar do uso crescente da comunicação viária pela ponte, não houve

⁶⁴ As primeiras obras citadas neste parágrafo se deram na prefeitura de Negrão de Lima (1965-1971), enquanto a segunda parte se deu no período Chagas Freitas (1971-1975)

decréscimo significativo nas viagens realizadas por barca no período (Campos, 2012). O que indica, provavelmente, para um afluxo diverso de uso na ponte e nas barcas. A tal dado podemos somar o impacto da construção da ponte no aumento da mancha urbana nos municípios de São Gonçalo e Itaboraí, com a intensificação de lotes populares destinados à classe trabalhadora. Como sintetiza Silva: “O que se nota, portanto, é que a partir da implementação da Ponte, o processo de metropolização no Rio de Janeiro ganha novas frentes, abrindo espaço para a expansão populacional e do capital, inclusive para além das fronteiras metropolitanas oficiais” (Silva, 2020, p.208).

Para se contar uma história das estruturas de transporte na montagem da região metropolitana do Rio de Janeiro, em grande parte este seria um parágrafo conclusivo e todas as obras monumentais realizadas na sequência um contínuo epílogo que não modifica em nada a forma, fluxo e direção do sistema de transportes, constantemente buscando sanar a “crise de mobilidade” que é, como se nota deste apanhado, constitutiva do projeto de expansão urbana fluminense.

Mesmo as grandes obras posteriores, como a inauguração do sistema de metrô e as recentes obras de vias expressas de ônibus no âmbito dos megaeventos sediados pela cidade do Rio de Janeiro mais servem para confirmar esta afirmação que a refutar. O estudo de viabilidade do metrô, por exemplo, realizado em 1967 por um consórcio alemão sem envolver nenhum engenheiro brasileiro, tinha como motivação os problemas de congestionamento nas regiões central e na zona sul, de modo que, sob críticas, a primeira linha proposta liga justamente Ipanema e Tijuca, bairro nobre da zona norte da cidade. Mesmo tal traçado tendo sido posteriormente ampliado para atender também os subúrbios da cidade, não houve estudo técnico embasado nas necessidades e interesses locais. Por tal, o metrô, parcialmente inaugurado em 1979, só ganharia aceitação popular quase duas décadas depois e seguiria como prioritariamente uma válvula de escape para o modelo viário dominante na cidade.

A análise histórica, que não se pretendeu exaustiva, encerra-se aqui, por entender que o desenho fundamental da estrutura de transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro se configurou nos anos aqui já discutidos. As obras posteriores, mesmo que significativas e monumentais (mais vezes monumentais que significativas), inscreveram-se no mesmo projeto de deslocamento precário entre áreas de concentração de moradia da população mais pobre e áreas de concentração

de postos de trabalho melhor remunerados. A expansão ferroviária manteve basicamente o desenho inicial, com a abertura de algumas estações a mais em ciclos de investimento de transportes⁶⁵. A expansão metroviária, por sua vez, embora apresentando mais estações abertas, teve tal expansão justamente para a Zona Sul da cidade e, muito timidamente, para o início da Zona Oeste, com uma estação no Jardim Oceânico, uma das partes nobres da Barra da Tijuca. Tais obras, bem como a inauguração do *Veículo Leve sobre Trilhos* (VLT) na região Central tendem tornar mais conectadas áreas que já eram atendidas por vias de transporte anteriores, de modo que não alteram o desenho da estrutura de transportes aqui descrito como projeto⁶⁶. Como sintetizam Silva e Siqueira (2023):

Nesses dois casos, a infraestrutura metroviária implantada não veio a proporcionar maior capilaridade à movimentação das pessoas, posto que praticamente se justapõe aos principais eixos viários que articulam as áreas pelas quais atravessa, não estabelecendo integração transversal com outras redes de transporte de massa. O resultado desses investimentos concretiza uma linha metroviária contínua desde a Barra da Tijuca até o centro da capital, articulando a maioria dos bairros de maior concentração de renda do município, bem como as áreas cujos preços médios dos imóveis residenciais são mais elevados (Faulhaber; Siqueira, 2019). (p.14)

Esta conclusão fica ainda mais nítida ao se pensar na concepção e expansão daquele que talvez seja o principal projeto recente de mobilidade, ou ao menos mais abrangente em sentido geográfico, o BRT (Bus Rapid Transit). O projeto de ônibus articulados faixas exclusivas e com menos paradas para teórica massificação do modelo rodoviário inseriu-se, via de regra, como uma canalização do movimento pendular já descrito, extinguindo ou dificultando as possibilidades de locomoção que não obedeçam a este padrão (deslocamentos circulares intra bairro, deslocamentos de cuidado, etc) (Silva, 2018) (Albuquerque, 2020). Dentro das obras recentes, foi implantado prioritariamente nos eixos de interesse dos jogos olímpicos, não

⁶⁵ A última, no Ramal Saracuruna, dentro das obras relacionadas aos grandes investimentos do Ciclo Olímpico.

⁶⁶ Nesse sentido, especialmente significativo apontar a não expansão metroviária ou ferroviária nos municípios de São Gonçalo e Niterói, sendo São Gonçalo o município mais populoso da região metropolitana do Rio de Janeiro e com uma das maiores porcentagens de moradores que trabalham fora do município de moradia da região, principalmente na capital e Niterói. O projeto sempre aventado foi previsto no ciclo de investimentos relativo ao Ciclo Olímpico, mas novamente não concretizado, reiterando o padrão de circulação precário para a região metropolitana e concentração de investimentos nas áreas já conectadas (Silva e Siqueira, 2023).

atendendo prioritariamente áreas de maior densidade populacional. Quando atendendo, sua pouca capilaridade compromete a real eficácia para uma população ampla. Ainda, o processo de racionalização associado às obras do BRT impactou negativamente as áreas afetadas em um sentido de acesso à escolas, serviços de saúde e lazer intra bairro, pela já citada perda de formas de circulação internas (Silva e Siqueira, 2023). Isto para não se comentar - e sempre é necessário fazê-lo, o impacto das remoções realizadas para o traçado dos BRTs, cujo impacto se deu tanto em sentido da perda direta da moradia para as pessoas removidas quanto na alteração das dinâmicas de caminhabilidade intra bairro e segurança para as áreas que margeiam o traçado do BRT.⁶⁷

A história urbana do Rio de Janeiro é, como foi delineado de maneira geral neste tópico, uma história de constante reconfiguração a partir da expulsão da população pobre e não branca das áreas que se tornavam mais valorizadas, expulsão essa acompanhada ou possibilitada por vias de transporte que garantiam a chegada desta mesma população aos postos de trabalho localizados nas mesmas áreas valorizadas das quais haviam sido expulsos. A interrelação entre estes processos é apontada por autores como Prentiss Dantzler, que será melhor trabalhado no quarto capítulo desta tese, como aquilo que dá o sentido de urbano sob a égide do capitalismo racial. A dizer, os processos de despossessão (tomada de propriedade e apagamento das formas simbólicas de ocupação) e deslocamento (expulsão para áreas menos valorizadas da cidade) são os pontos principais para identificar a formação urbana. A despossessão sendo o antecedente para a acumulação de capital urbano, enquanto o deslocamento renova continuamente o ciclo de exploração (Dantzler, 2021, p.122).

Mas essa despossessão não é uma vedação do espaço físico, ao contrário, o desenvolvimento urbano no sentido indicado implica no deslocamento diário das populações expulsas das áreas nobres para as mesmas áreas das quais foram expulsas, mas agora como força de trabalho. Como sintetiza Antônia Garcia em seu já citado estudo comparativo sobre a formação urbana do Rio de Janeiro e de Salvador:

A modernização urbana apresenta paradoxos: de um lado, a partir do momento em que as classes abastadas deixaram o centro e se dirigiram para outras áreas, provocaram uma demanda de serviços domésticos e de

⁶⁷ Os BRTs Transcarioca e Transoeste significaram também remoções forçadas de comunidades para alargamento ou novo traçado das vias, tendo implicado não só em grandes obras com gastos não explicáveis como na dissolução de redes de sociabilidade e ligação com território comunitário (Falhauber e Azevedo).

construção civil que somente a população mais pobre poderia satisfazer. (Garcia, 2019. P. 208)

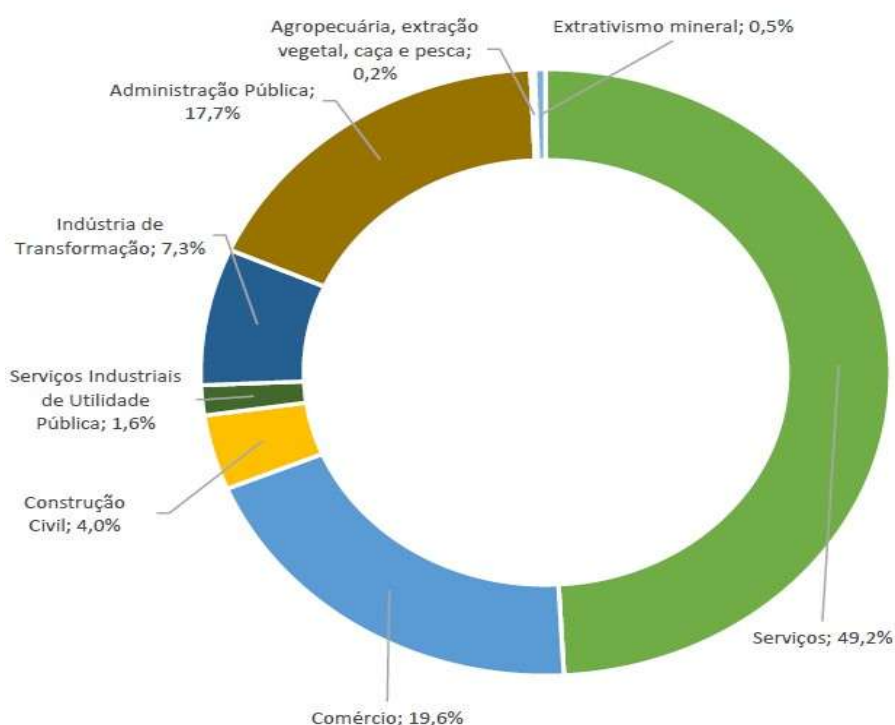
A necessidade de deslocamento contrasta, em princípio, com a precariedade do transporte público e o fato de que a maioria da população não possui forma de transporte individual. (Garcia, 2009) ⁶⁸:

Portanto, na sociedade capitalista atual, que separa local de moradia e local de trabalho, com o aumento das distâncias físicas, engarrafamentos, o transporte é um fator importante de segregação urbana. Na medida em que os meios de transporte, sejam individuais, sejam coletivos, se distribuem de forma tão desigual entre as raças e classes sociais no espaço urbano, como vimos, é possível afirmar que a organização das nossas cidades segue forma e conteúdo espaciais produtores e reprodutores de desigualdades sócio-raciais. Isto significa o isolamento e a redução das oportunidades dos negros e dos pobres em muitos aspectos: no acesso aos empregos, aos serviços de saúde e educação, a equipamentos culturais, entre outros, que, como vimos, estão mais concentrados nas áreas centrais e ricas das cidades. (Garcia, 2009. P. 214)

Esta concentração de empregos reflete, em grande parte, o já discutido nos capítulos e tópicos anteriores, sendo uma concentração primordial no setor de serviços. De acordo com dados recentes do Detra para a caracterização do sistema de transportes na RMRJ, quase 50% da distribuição de empregos na Região Metropolitana é preenchida por vagas de serviço. E note-se aqui a possível subrepresentação deste número quando se considera a grande quantidade de trabalhadores informais, sobretudo em trabalhos de serviço.

⁶⁸ Garcia aponta também que dentre estes o recorte racial fica novamente nítido, pois entre os domicílios que não registram carro no Rio de Janeiro a maioria é de domicílios negros. E, entre estes, há uma desigualdade de classe e espacial nítida. Citando diretamente a autora: “No Rio de Janeiro, geograficamente, os domicílios de brancos com um carro se localizam na Zona Sul, na Zona Norte e na Barra (Zona Oeste). Contudo, é importante ressaltar, que os domicílios mais ricos, geralmente, têm mais de um carro, e estes se localizam principalmente na Zona Sul, na Barra e no Recreio. Há um circuito vicioso: nas áreas mais ricas há um maior número de carros, mais serviços de saúde, de educação, de cultura e de lazer e elas são as mais bem servidas de transportes coletivos” (Garcia, 2009. P.213 - 214)

Gráfico 10. Distribuição de empregos para a Região Metropolitana



Fonte Detro: Caracterização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros no Estado do Rio de Janeiro (2024)

As análises colocadas nesse tópico delineiam, pois, um crescimento urbano ordenado para a constante expulsão da população pobre e majoritariamente negra das áreas tornadas centrais, ao mesmo tempo em que a concentração de demanda de postos de trabalho nessas áreas permanece prevalente. A dizer, um processo de desposseção territorial que não significa segregação física, mas obrigação de deslocamento diário para acesso ao mercado de trabalho. Assim, à desposseção territorial podemos somar uma desposseção do tempo pela incontornabilidade do dispêndio temporal para pertencer, mesmo que precariamente às centralidades urbanas. O desenho dos transportes da região metropolitana do Rio de Janeiro tem, pois, como decorrência óbvia deste processo, destino prioritário na cidade do Rio de Janeiro⁶⁹.

⁶⁹ Segundo dados também do Detro no relatório para a licitação de linhas de ônibus da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: “Aproximadamente 30% das linhas metropolitanas tem como origem e/ou destino o município do Rio de Janeiro, principalmente a região central, tendo em vista a relevância política, histórica, socioeconômica e cultural da cidade no contexto estadual e regional, com alta concentração de polos geradores de viagens. Há uma alta concentração de linhas na região da Baixada Fluminense. Os municípios de Duque de Caxias e Nova Iguaçu representam em torno de 12% e 11% da origem e/ou destino das linhas metropolitanas respectivamente, se configurando como centralidades na região da Baixada Fluminense. No Leste Metropolitano, Niterói e São Gonçalo

Se no início do século XIX, como aponta Abreu, poderíamos falar de um “poder de mobilidade”, o aumento das distâncias e a obrigatoriedade do movimento para manutenção de uma vida econômica ativa para as populações mais pobres não traria um inverter de tal paradigma. Para o século XXI, seria, possível, talvez, pensarmos no oposto, em um poder de imobilidade? Para tanto, precisamos retomar esta discussão a partir do aprofundamento do conceito de mobilidade acima destacado, agora espacializando-o no conjunto da região metropolitana do Rio de Janeiro.

3.3) Políticas de mobilidade: uma análise da obrigatoriedade e opcionalidade do movimento no Rio de Janeiro a partir do conceito de constelações de mobilidades

No livro “O homem de todas as velocidades”, Jean Ollivro (2020), geógrafo francês, faz uma análise da mudança de velocidade de deslocamento das pessoas ocorrida a partir da metade do século XIX, mudança na qual a humanidade europeia passaria de uma lentidão homogênea - do mais pobre ao mais rico a diferença de velocidade não seria muito alta, chegando, no final do século XX europeu, em que o pesquisador compara uma pessoa a pé com o TGV, em 1 para 44. A vertigem do aumento de velocidades associada ao paradigma dos transportes expressa pela análise de Ollivro deixa novamente evidente aquilo que associamos ao “poder de mobilidade”, a possibilidade de mover-se de maneira dinâmica pelo espaço urbano e além dele.

De fato, a ideia de mobilidade e de transporte tem sido contraposta pela literatura recente, buscando justamente contrapor uma perspectiva focada em um deslocamento idealmente rápido, cujo enfoque é transpor o percurso entre dois locais, e a mobilidade, que traria uma perspectiva mais ampla para o vivenciado neste percurso e, sobretudo, seu motivo. A mobilidade, pois, apresenta-se como um fenômeno complexo, com dimensões sociais, culturais, econômicas, psicológicas e mesmo antropológicas. Engloba, inclusive, os movimentos que não se realizam, pois sua não realização - e os motivos dessa não realização - são determinantes na concepção de cidade que se delineia. Se o transporte poderia ser medido em termos

representam, respectivamente, cerca de 10% e 9% da origem e/ou destino das linhas intermunicipais da RMRJ.”

de eficácia, fiabilidade e segurança na gestão dos fluxos, a mobilidade não é apreensível por índices estanques, pois se realiza na dimensão do vivido.

Para o engenheiro francês Georges Amar, a mobilidade teria uma dimensão antropológica que torna cada indivíduo coprodutor da cidade, ao desenhá-la em seus percursos e com seu “coquetel de mobilidade”⁷⁰. Aqui é necessária uma perspectiva crítica ao caráter utópico e hiper individual com que o urbanista define o fenômeno da mobilidade. O principal problema do otimismo de Amar com a vida móvel, com a mobilidade atributo essencial, é que, da forma como ele a apresenta, deixa de fora qualquer recorte obrigacional deste tempo de deslocamento. Como se a forma de se mover na cidade fosse uma escolha deliberada, bem como o que fazer neste tempo vivenciado na mobilidade (Amar, 2016).

Pensando a partir de Amar, mas no contexto brasileiro, Marcelo Amaral propõe uma política dos tempos de mobilidade a partir da diminuição dessa velocidade. Amaral (2016) enumera práticas que vem valorizando a possibilidade de diminuição de velocidades na malha urbana, tanto em um sentido de aproveitar o percurso quanto na resistência ao modo de vida acelerado atual. Com enfoque na tríade apropriação, desejo e fruição, apresenta as abordagens relacionadas ao *slow mouvement* e desvelocidades, que propõe uma relação com os deslocamentos pautada pela defesa de uma cidade lenta, na qual o percurso é vivido mais do que superado.

De novo, a questão colocada em cheque aqui é mais o enfoque na possibilidade de escolha de uma relação com o espaço/movimento. Falar em escolhas em uma sociedade profundamente desigual é complexo e, via de regra, enganoso. Muito mais do que uma escolha individual, de fato, ou muito menos, como bem coloca Jorge Luiz Barbosa, a gestão do espaço-tempo da mobilidade é um trunfo de poder, funcionando em uma dimensão estratégica da reprodução do urbano. Barbosa pensa o significado da mobilidade na construção democrática da cidade na chave da metropolização, como já discutido também no primeiro capítulo. Denota, pois, como a hierarquização das centralidades na metrópole maneja, também, escalas espaciais que envolvem o movimento de fluxos em suas diferentes velocidades (Barbosa, 2016).

⁷⁰ O termo aqui, cunhado pelo autor, refere-se à possibilidade de mesclar vários tipos de modos de transporte de maneira individual, fora dos padrões estruturais definidos pela organização de transportes. Ao invés de seguir fluxos gerais cada pessoa, individualmente, faria seu próprio coquetel de mobilidade, escolhendo as formas e destinos do deslocamento (Amar, 2016).

Assim, as exigências criadas pelo modelo urbano atual, tanto na repartição desigual dos serviços públicos quanto da expansão territorial da metrópole implicam, igualmente, na fixação de um tempo imposto de deslocamentos quão maior quão mais distante se esteja do centro - física e socialmente. Move-se mais quem menos tem opções de não se mover ou como se mover. A obrigação de mover-se e o controle do sistema de transporte funcionam, assim, como domínio das escalas do movimento, como domínio sobre os corpos. Neste sentido:

A história das viagens domicílio-trabalho no regime de acumulação capitalista mostra que a organização do trabalho industrial sempre exigiu horários de trabalho rígidos, mas que é o fortalecimento do modelo fordista que vai consolidar essa sincronicidade dos ritmos urbanos ao mesmo tempo que o local do domicílio vai se distanciando do local de trabalho. Esse processo culmina na sobrecarga de transporte em horários de pico, que começa a ser questionado pelo olhar da produtividade das empresas. (Amaral, 2016.p 14)

Na contramão da perspectiva liberal de Amar, assim, esta mobilidade constitutiva não é uma escolha individual de significar o tempo-espço dos deslocamentos, mas uma gestão da produção de cidades. Estar inserido na economia de fluxos velozes, como coloca Barbosa, não significa verdadeiramente acessar o onde se chega. Aliás, mesmo estes fluxos velozes dependem de quem e para onde, pois a percepção do tempo igualmente depende do *quem* da mobilidade.

Interessante, aqui, trazer igualmente o conceito da pesquisadora argentina Andrea Gutierrez, cujo enfoque de pesquisas empíricas é a mobilidade de mulheres nas periferias de Buenos Aires. Gutierrez (2009) entende mobilidade prioritariamente como uma prática social de viagem. Uma prática que conjuga desejos e necessidades de deslocamento - ou requerimentos de mobilidade - e a capacidade de satisfazê-los. Novamente, pois, a ideia de velocidade ou escolha não poderiam ser colocadas aqui de maneira simplista na conceituação, pois a viagem não necessariamente é uma escolha, e constituiu seu próprio conceito a capacidade - e o como - será satisfeita. Tanto necessidade como capacidade serão resultado, para Gutierrez, da inserção em um grupo e contexto social, a dizer, definidas por fatores físicos, econômicos, regulatórios, culturais, de gênero, étnicos, entre outros.

Para somar-me a tal discussão, retomo o conceito de políticas de mobilidade e constelações de mobilidade, enunciados pelo geógrafo Tim Cresswell e brevemente citados na introdução. Cresswell, em uma análise crítica da ideia de um “novo

paradigma de mobilidade”, destaca a importância da compreensão da mobilidade não como algo que acontece entre locais, uma conexão sem significação em si mesma, mas devendo ser levada a sério nos seus próprios termos. Este levar a sério, para o autor, parte do enfoque na compreensão de mobilidade a partir dos aspectos de movimento, significado e poder: o fato do movimento físico, o significado dado ao movimento e a prática experienciada e corporificada do movimento. Compreender mobilidade holisticamente é prestar atenção aos três aspectos de maneira simultânea.

A mobilidade, para Cresswell é um recurso acessado diferencialmente. Essa distribuição desigual de mobilidade, reitero, implica para o autor que a velocidade de uns está ligada à lentidão de outros, a mobilidade de alguns à imobilidade de outros. Sua compreensão de políticas de mobilidade parte, pois, da necessidade de compreensão da mobilidade como uma prática de poder que opera em múltiplos aspectos, configurando a distribuição desigual das possibilidades de mobilidade (e das possibilidades oferecidas pela mobilidade) pela malha urbana.

Desta maneira, pensar em uma política de mobilidades é, destacando os principais aspectos que a compõe, perceber sua distribuição desigual como forma de poder. Para isto, pensa seis aspectos para chegar à análise política: a) motivação, por que se move?; b) velocidade, quão rápido se move?; c) ritmo; d) que rota faz?; e) como essa mobilidade é experienciada? f) quando ela para? que fricção experimenta?. A leitura de mobilidades pela lente das constelações de mobilidade de Cresswell permite, assim, uma chave para decomposição dos elementos que diferenciam a obrigação - ou não - do deslocamento, a possibilidade de outras rotas ou outros horários de partida, qual o significado desse deslocamento para o cotidiano. A distribuição desigual da mobilidade pela ótica das constelações de mobilidade não é, pois, somente o acesso a um deslocamento mais rápido, mas a conjunção dos fatores que compõe essa mobilidade e as desigualdades.

Ao analisar o diferente acesso a tal recurso (mobilidade) pelos parâmetros apontados no capítulo anterior, percebe-se, já de partida, que há toda gama de deslocamentos necessários ao próprio serviço reprodutivo. De forma geral, pensa-se no cuidado com o lar como uma tarefa privada, de modo que muitos deslocamentos da mulher no âmbito de tal serviço deixam de ser registrados, o que é outra forma de invisibilizar o próprio serviço doméstico. Contudo, a manutenção da casa, seja pela compra de produtos, ativação de serviços ou mesmo busca de elementos básicos, em

áreas não atendidas pelo poder público, são tarefas que demandam tempo e disposição de se deslocar, que de forma geral são legadas à mulher. Desta feita, à dupla jornada de trabalho, soma-se uma dupla ou tripla jornada de deslocamentos.

Caren Levy (2013), trabalhando dentro de uma crítica ao paradigma da escolha de viagem, demonstra como tal pensamento foi forjado dentro da lógica do “homem racional” da economia clássica, que tomaria decisões individuais em uma espécie de *vacuum social*. Em outras palavras, como se a escolha da viagem fosse uma escolha idêntica para todos que realizam um mesmo percurso, sopesando tempo de deslocamento e custo financeiro. Ao contrário, colocando em destaque as estruturas que diferenciam quem viaja, alteram-se mesmo os custos, ou melhor, há custos não contabilizáveis no padrão do “homem racional”. As decisões não podem ser pensadas sem uma relação direta com as estruturas que localizam tanto quem se locomove quanto os percursos que realiza.

Não só o planejamento dos transportes é feito com padrões de gênero, mas esses padrões, como pontua novamente Levy, são obviamente os de uma família classe média ocidental, ao que poderíamos acrescentar, uma família branca, heteronormativa, de classe média e ocidental. Assim, se por um lado o planejamento generificado dos transportes reitera relações de poder que norteiam a (im)possibilidade de escolhas, evidenciar os deslocamentos que ultrapassam essa concepção restrita, classista e racista de cidade mostram um exercício e reivindicação de mobilidade em tudo mais amplo que trajetos do homem racional para seu trabalho.

Os resultados organizados por Levy (2013) demonstram que as mulheres tendem a se deslocar mais a pé e em transportes públicos. As viagens, como já bastante dito, são mais curtas, mas também entre lugares mais dispersos na cidade em função das tarefas para o lar e comunidade. Mesmo os deslocamentos para o trabalho não se dão nos mesmos fluxos dos tidos como padrão, pois o alto índice de ocupação informal feminina demonstra outros e variados fluxos. Ainda, como mulheres são a maioria nos trabalhos domésticos, o horário irregular não é atendido pelo transporte público.

Neste sentido, utilizando novamente análises de Andrea Gutiérrez, mas agora com Malena Reyes, interessante acompanhar como as autoras apontam como a diferença de gênero na realização de viagens em Buenos Aires se manifesta em uma naturalização que homens fazem deslocamentos monofuncionais longos enquanto

mulheres realizam deslocamentos curtos e múltiplos. A partir de tais dados, e encarando mobilidade como a concretização e expressão da dinâmica do território, as autoras analisam como tais padrões reiterados contém formas de apropriação do território histórica e espacialmente determinadas. Ou, dizendo de outra maneira: a distribuição desigual de recursos em territórios e a desigualdade na mobilidade são etapas de processos de exclusão, não independentes, mas tampouco coincidentes. A mobilidade de mulheres, indica a pesquisa das autoras, via de regra se dá por transporte público e mobilidades ativas, subordinadas à saúde, estudo e trabalho alheios, no que as autoras identificam uma mobilidade vulnerável de gênero, posto que não é levada em conta no planejamento de transportes, como já comentado. Igualmente, refletem sobre uma mobilidade “entre a liberdade e a obrigação” pela natureza de cuidado das mobilidades vulneráveis de gênero. (Gutiérrez e Reyes, 2017)⁷¹.

Essa obrigação remete novamente aos aspectos da mobilidade de Cresswell discutidos anteriormente neste tópico: deslocamentos cuja motivação é a obrigatoriedade do trabalho, a velocidade é prejudicada pela ausência de linhas que a consideram, a experiência dela é informada pela superlotação e precariedade dos transportes públicos, implicam uma constelação de mobilidades precária na distribuição desigual da política de mobilidade. E, ainda de acordo com o autor, isso significa necessariamente uma concentração ainda maior de poder para o outro lado do que compõe essa relação.

A desigualdade na distribuição da mobilidade se dá, pois, na própria organização das estruturas de transporte. Como abordado no tópico anterior, materializam um projeto de ordem urbana que impõe deslocamentos constantes para a maioria da população acessar as centralidades econômicas necessárias para a reprodução da sua vida cotidiana. Como sintetiza Silva:

Nesse processo, as infraestruturas de transporte erigidas no espaço urbano e regional acabam por expressar a assimetria das relações de poder, materializando-as no território. Como observa Villaça (1998), “as burguesias controlam (...) os seus tempos de deslocamento - e também os dos outros - de maneira dupla, quando produzem o espaço e quando desenvolvem meios de transporte, de deslocamento” (Villaça, 1998, p

⁷¹ Em sentido complementar, Castro e Buchely (2023) analisam o risco de as análises feministas sobre o espaço terem um enfoque tão direcionado para o medo de violências sexuais no espaço público, o que tende a amplificar o medo de mulheres enquanto desconsidera a produção masculina do espaço.

356). Esses processos guardam ainda relações com o modo como os serviços de transporte foram provisionados no contexto metropolitano e, por conseguinte, com a reprodução de suas fragilidades e das assincronias entre as diferentes espacialidades e mobilidades dos sujeitos. (Silva, 2021. p. 221).

Ou, novamente resgatando a terminologia de Cresswell na leitura de Silva: “constelação de mobilidades” sociais e espaciais “cujas práticas são diferentemente facilitadas (ou prejudicadas) pelas infraestruturas de transporte mediadoras, expressando assim como as relações de poder são desigualmente estruturadas” (Silva, 2020. p.113). A parte precária das constelações de mobilidade, assim, afasta-se do sentido pretendido pelo autor, sendo deslocamento não totalmente opcional.

A metropolização da cidade tem significado, como já discutido, a construção de periferias territorialmente expandidas cujo sentido foi e é dado pelos fluxos econômicos em processos contínuos de fragmentação e hierarquização do espaço. Mais que isso, contudo, como aponta Barbosa, o movimento de pessoas apresenta-se como uma exigência social criada pela dinâmica de metropolização, tanto pelas imposições do mercado quanto pela precarização das habitações, ou, ainda, a repartição desigual dos serviços públicos (e direitos na cidade) pelo espaço metropolitano. Esta configuração importa em um tempo imposto para a maioria da população, a dizer, o tempo perdido nas viagens pela “perversa combinação de distâncias físicas e sociais” (Barbosa, 2016. p. 48). Assim, continua o autor, a exigência social de mobilidade explicita as espacialidades econômicas, a dizer, justamente aquelas que não tem um tempo imposto de deslocamento.

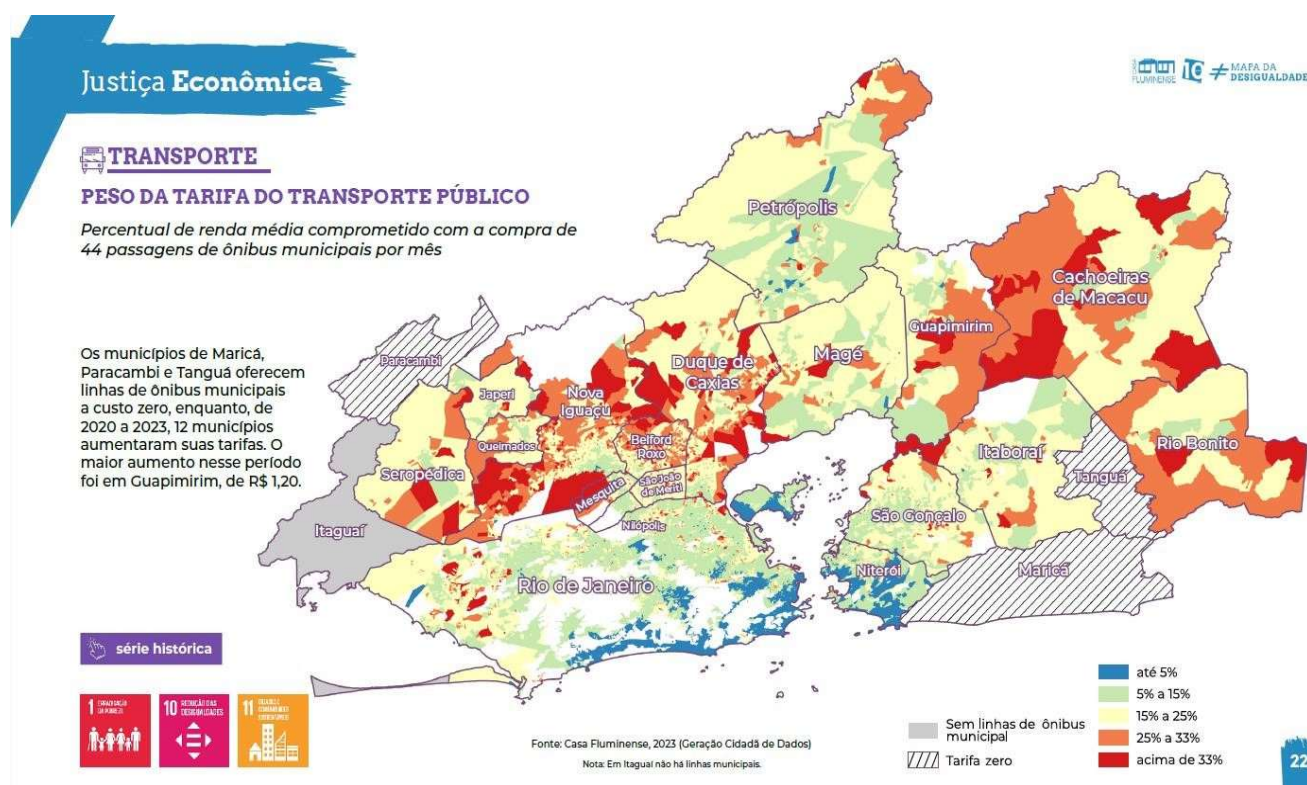
É neste sentido que Barbosa analisa do transitar tão importante como habitar, no sentido lefebvriano. Entendendo a mobilidade como condição de apropriação e uso social do espaço urbano, o autor analisa o ato de mover-se para além de sua dimensão objetiva, mas relacionado às expressões subjetivas da reprodução urbana de relações sociais. A mobilidade tem, pois, um sentido político na composição do capital social dos indivíduos, posto que os direitos na cidade (educação, cultura, saúde) nem sempre estarão disponíveis e sua oferta é limitada pela mobilidade.

O movimento das pessoas é também carregado de subjetividades que atuam como dispositivos de interdição, restrição ou acolhimento de corpos em localidades, lugares e territórios da cidade. Parafraseando

Illich: Diga-me quem és, e te direi qual mobilidade terás! (Barbosa, 2016. P.53)⁷²

E, ainda, chegar fisicamente não significa efetivamente acessar. Como aponta Barbosa também dialogando com os conceitos de Cresswell, a conexão do custo do tempo imposto e do dispêndio subjetivo nos percursos também está inscrita nas relações sociais complexas urbanas.

Esta estrutura se reflete de sobremaneira no peso que o deslocamento terá no orçamento da população que habita as regiões fora das centralidades econômicas da metrópole. O acesso a direitos muitas vezes basilares se relaciona diretamente ao acesso às centralidades, acesso esse mediado economicamente pelo alto custo de passagens ou pelo acesso a veículo individual, como indicam mapas abaixo elaborados pela Casa Fluminense. (Mapa da Desigualdade 2023)



Mapa da Desigualdade - Casa Fluminense, 2023

⁷² A paráfrase aqui é feita com a célebre frase do pesquisador austríaco em crítica à relação de dependência das estruturas tecnológicas: "Diga-me a que velocidade se move e te direi quem és? Se não pode contar com seus próprios pés para se locomover, é um marginal, porque o veículo se converteu em símbolo da segmentação social e em condição para a participação da vida social. Ao conseguir propiciar aos motoristas a quebra de uma nova barreira de velocidade a indústria do transporte está patrocinando, inevitavelmente, novos privilégios para uma minoria e agonia para a maioria." (apud Barbosa, 2016)

Embora o deslocamento para o trabalho tenha o peso mais significativo para o orçamento, não é somente este que configura a desigualdade territorial acima representada. Lazer, saúde, educação, também são direitos que possuem uma divisão territorial marcada na cidade e cujo acesso é mediado por condições econômicas para acesso ao sistema de transportes, entre outros entraves à mobilidade. Pensar no mapa acima apresentado em relação ao projeto de espaço apresentado no tópico anterior materializa a obrigatoriedade da mobilidade da maioria da população que habita na Região Metropolitana do Rio de Janeiro para o acesso a direito nas zonas centrais ao mesmo tempo que se impõe o custo financeiro de tal deslocamento. Este custo implica, de fato, igualmente, em um dos fatores que coloca limites às possibilidades precárias de mobilidade, junto às violências raciais e de gênero, a impossibilidade financeira de acesso, que cria um cruel paradoxo da obrigação de acessar centralidades econômicas para acessar postos de trabalho, ao mesmo tempo em que o custo financeiro deste acesso anda sempre no limiar de inviabilizá-lo.

Como sintetizam Albernaz e Diógenes:

Apesar da citada tolerância de alguns dos usos previstos, as consequências da aplicação do instrumento do zoneamento urbano até hoje se fazem sentir na organização territorial segregadora do Rio de Janeiro. Esse traço da sua estruturação aparece através da disparidade no valor do solo entre as regiões da cidade, da elitização de algumas de suas porções urbanas e da estigmatização de outras. Ainda é possível ressaltar, dentre os efeitos da adoção do zoneamento, o aumento das ocupações irregulares, notadamente dos grandes conglomerados de favelas, especialmente nas áreas que se tornaram cada vez mais valorizadas, e nas quais foram também se concentrando, além de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos, e oportunidades de trabalho. (Albernaz e Diógenes, 2022. P.10)

Em um estudo empírico sobre a mobilidade de diaristas na região metropolitana de Belo Horizonte, Luna Gama Lyra aponta, igualmente, a obrigatoriedade do movimento no limite da sua impossibilidade. Uma de suas sujeitas de pesquisa, atualmente com remuneração bem abaixo do salário mínimo, indica que só acessa a região central da cidade para trabalho, não tendo condições financeiras de se locomover nem mesmo para acesso a saúde ou educação (Lyra, 2017). A autora também chama a atenção para a fragmentação das viagens de suas sujeitas de pesquisa, visto que seus deslocamentos são subconsiderados para qualquer planejamento de transporte, além da habitação, via de regra, em áreas de precário

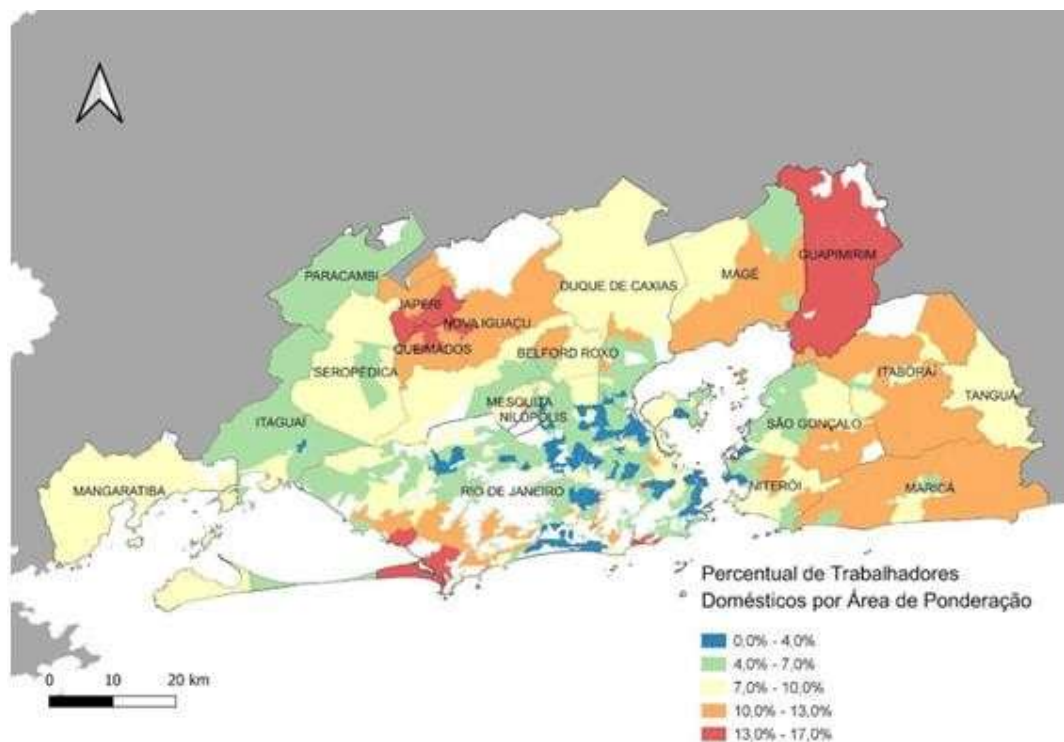
acesso ao direito ao transporte. Entre todas as sujeitas de sua pesquisa, somente uma habitava em área atendida diretamente por linha de ônibus de grande circulação. Como conclui a autora:

Ao condicionar rotas, horários e disponibilidade de linhas prioritariamente com foco no trabalho produtivo, as políticas de mobilidade impactam negativamente mulheres como as entrevistadas para esta dissertação. Seus percursos, cheios de pequenas paradas e com grande mudança de modais, não estão contemplados pela lógica atual e, por essa razão, são mais longos e cansativos. Assim, uma melhoria na qualidade dos deslocamentos dessas mulheres precisa abranger ações para além do transporte público. (Lyra, 2017. p. 120)

Chegando, finalmente, aos deslocamentos para o trabalho doméstico na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Dias et al buscaram espacializar as principais áreas de habitação das trabalhadoras domésticas na Região, de modo a tornar mais materiais as dinâmicas de deslocamento já comentadas. A partir de dados do Censo Demográfico de 2010 para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro os autores aferiram um conjunto de 356.518 pessoas (6,7% da população ocupada da Região Metropolitana) nas principais ocupações domésticas. Destas, 95% eram mulheres, 48% se autodeclararam pardas e 21% pretas. Ainda, apontam os autores, 61% não tinham instrução formal ou não tinham o nível fundamental completo. Quanto a condições de trabalho, indicam que 57% não tinham carteira assinada, 50% não contribuíam para a previdência social e 94,2% recebiam até um salário mínimo (Dias et al, 2023).

Espacializando tais dados a partir de áreas de ponderação⁷³ os autores elaboraram o mapa abaixo, no qual é possível ver com alguma nitidez alguns dos processos já analisados no presente trabalho. O mapa apresenta o percentual de trabalhadoras domésticas que habitam cada uma das áreas de ponderação dos municípios da RMRJ. Note-se, especialmente, a grande concentração de moradia de trabalhadoras domésticas em municípios da Baixada Fluminense, com destaque para Japeri, Queimados, Nova Iguaçu e Guapimirim

⁷³ Áreas de ponderação são as menores unidades geográficas em que é possível obter dados estatísticos relativos à ocupação e, na região metropolitana do Rio de Janeiro, correspondem a bairros ou a conjuntos de bairros. (Dias et al, 2023).



Fonte: Danilo Santana Porcari Dias, Heloisa da Silva Marques, Luciana Lopes de Souza e Paula Guedes Martins Ferreira, 2023

A concentração de postos de trabalho para o trabalho doméstico nas áreas com maioria de população com maior poder aquisitivo, em contraponto com a concentração de moradia em áreas mais distantes de tais regiões indicam a obrigatoriedade do movimento para o acesso ao trabalho, dependendo de uma estrutura de transportes pouco afeita ao deslocamento para áreas que não são por definição centralidades econômicas, a dizer, bairros residenciais.

Destacam ainda os autores que:

(...) embora haja uma distribuição que é em geral similar ao perfil de distribuição da região mais pobre da região, é importante notar que são registradas concentrações altas de trabalhadoras domésticas em bairros nobres da zona sul, na região da Tijuca e na porção sul da zona oeste da capital. Embora seja necessário um aprofundamento para a compreensão total desse fato, é possível elencar possibilidades, como a moradia no local de trabalho ou alta concentração de trabalhadoras domésticas nas favelas próximas aos bairros nobres, devido à exigência da proximidade do local de trabalho. (Dias et al, 2023)

O sistema de transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro é, pois, menos um fracasso de um projeto de conexão das diversas áreas da cidade e mais o sucesso de um processo de diferenciação socioespacial gestado ao longo de décadas de investimentos público e privados. Esta diferenciação socioespacial, contudo, não

se pretende tão segregada quanto uma análise superficial poderia indicar, pois depende para sua produção e reprodução diária daqueles mesmos que os processos de gentrificação constantemente expulsam. A aparente contradição dessa afirmação resolve-se na análise deste processo não pelo que expulsa, mas pela territorialidade que permite criar a partir deste jogo de exclusão/necessidade. A política de mobilidades, nos termos de Cresswell, reitera a distribuição desigual mobilidades para produção espacial. A obrigação do movimento, assim, não significa acesso ao espaço. A obrigação de mobilidade enquanto deslocamento não significa mobilidade enquanto direito.

Retomando aqui a figura da *outsider within* (Collins, 2016), mas em sua perspectiva urbana, ficam nítidos os contornos de uma ordem que segrega com fronteiras porosas, impondo deslocamentos, desde que se tenha a garantia que aquelas que cruzam suas barreiras nunca chegarão efetivamente a pertencer/acessar os direitos à/cidade. Enquanto a *outsider within* é obrigada a cruzar tais fronteiras para acessar algum parâmetro de direito e cidade, o pertencimento segue sendo gerido pelas dinâmicas raciais e de gênero. A trabalhadora doméstica, *outsider within* das dinâmicas urbanas, habita e rasura a própria ideia de mobilidade. Ela habita esse lugar sem pertencer totalmente a ele, negociando constantemente fronteiras que ela não tem opção que não cruzar.

E, ainda mais fundamental para a hipótese dessa tese, é esse cruzar fronteiras que faz com que as áreas ditas centrais existam enquanto tais - ou mesmo existam. Ou, como em sua interessante dissertação “Depois da Central: circulação e raça na cidade do Rio de Janeiro”, sobre a construção racial da espacialidade carioca a partir de uma etnografia da própria mobilidade, Gelson Silva sintetiza:

No Rio de Janeiro, o deslocamento cotidiano das pessoas que moram nos locais que foram sendo empurrados para a condição de periferia, a exemplo de bairros como o de Santa Cruz na Zona Oeste, faz parte de um projeto político de acordo em que o eixo Centro x Zona Sul é tido como central. Sem essa política de relação espacial, não existiria, como mencionei, o que temos como símbolo de central nos campos político, econômico ou de serviços (Silva, 2023, p. 36).

Se no capítulo anterior tentei evidenciar a forma como as dinâmicas do trabalho doméstico criam e reproduzem hierarquias, neste o intuito foi de acompanhar a formação urbana da região metropolitana do Rio de Janeiro buscando perceber como

a espacialidade urbana é igualmente forma de criação e reprodução hierárquica. No próximo capítulo, a partir de tais análises, busco evidenciar a hierarquia criada na proposta de compreensão da branquitude como uma categoria espacial que se fixa pela gestão de precariedades no seu entorno.

4) A cidade que escolhe se mover: imobilidade, branquitude e direito à cidade

Sentados em uma mesa de jantar, um casal heterossexual branco faz sua refeição. Para que isso aconteça, uma cadeia de serviços normalmente oculta é mobilizada: para além dos garçons e garçonetes, cozinheiros/as, há ainda faxineiras/os, diaristas, lixeiros/as, agricultores/as, entregadores/as e toda uma série de postos de trabalho subempregos que esse pequeno momento a dois implica.⁷⁴

Em um certo senso comum, a ideia de segregação no espaço urbano vem, via de regra, associada à segregação da população mais pobre, vivendo em espaços precários e com menos acesso aos locais que concentram postos de trabalho melhor remunerados. Estatisticamente, contudo, a segregação residencial se manifesta principalmente nos mais ricos, que se auto isolam deliberadamente no usufruto desigual da cidade em bairros mais homogêneos em sentido tanto racial quanto de renda (Andrade e Mendonça, 2022). A segregação dos mais ricos não seria viável, contudo, sem uma permeabilidade dos seus espaços de moradia pela população por eles segregada. Os muros - físicos ou metafóricos - precisam permitir a passagem dos trabalhadores e trabalhadoras que se encarregam da reprodução diária deste espaço. Como o casal da epígrafe, narrado em uma matéria do *Le Monde Diplomatique* durante a pandemia, é, ao mesmo tempo a parcela mais e menos segregada socioespacialmente.

O desenho urbano impõe longas distâncias junto à hierarquia econômica dos postos de trabalho e concentra-os em certas regiões, postos de trabalho que se encarregam da produção e reprodução das condições de possibilidade desta espacialidade. A (não) sutil diferença entre reprodução no espaço e produção do espaço busca entrecruzar os dois elementos trabalhados nesta tese até o presente momento: trabalhos reprodutivos delegados a mulheres periféricas e produção da espacialidade pela despossessão em sentido racial e econômico. A produção do espaço segregado via mobilidades, na análise de Denílson Oliveira sobre

⁷⁴ 16 Edição 153 | Abril 2020. *Le Monde Diplomatique* Brasil, 2020. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/edicao/edicao-153/> Acesso em 20 de ago. de 2024

geonecropolítica⁷⁵ do sistema de transportes do Rio de Janeiro, separa quando diz conectar através da gestão de tempo, acesso e oportunidades:

A desigualdade socioespacial e os processos de segregação estruturantes de nossas cidades demonstram que a geografia dos transportes urbanos não articula o meio urbano, pelo contrário, ela define a distribuição espacial desigual das oportunidades, das infraestruturas e dos privilégios na cidade. (Oliveira, 2021)

Assim, novamente, nesta parte final do trabalho busco evidenciar a compreensão da branquitude como uma categoria de hierarquia espacial que se fixa pela gestão de precariedades no seu entorno. Para tanto, é necessário olhar novamente para a formação urbana do Rio de Janeiro a partir do enfoque na construção desta imobilidade. Neste percurso, inicialmente voltarei à formação urbana do Rio de Janeiro a partir do conceito de capitalismo racial, na sequência, proponho pensar branquitude como uma categoria de imobilidade em contraste à obrigação de mobilidade que participa da formação urbana analisada. Por fim, corporifico essa análise na gestão de precariedades que a obrigação de mobilidade significa.

4.1 - Capitalismo racial na formação urbana do Rio de Janeiro: um projeto de (i)mobilismos

O projeto urbano que norteou a formação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, como discutido no capítulo anterior, foi um projeto de exclusão constante da população negra e pobre das centralidades econômicas. Esta formação urbana não é excepcional do Rio de Janeiro, ao contrário, insere-se em um processo inerente ao próprio capitalismo de hierarquia racial para seu funcionamento. Para empreender esta discussão, é necessário antes apresentar mais detidamente a ideia de capitalismo racial.

O conceito de capitalismo racial nasce a partir da formulação entre teóricos da África do Sul em meio às denúncias sobre o apartheid⁷⁶, mas será desenvolvido

⁷⁵ Oliveira assim define o casamento mórbido entre geopolítica e necropolítica da organização urbana, especialmente explicitado na pandemia de Covid-19. Geopolítica, como lembra bem o autor, não como uma junção de geografia e política, mas como as decisões de organização que produzem o espaço. A dizer, a criação do espaço pela dinâmica de fazer morrer, deixar viver da neocropolítica de Mbembe. (Oliveira, 2021)

⁷⁶ No prólogo da reedição da clássica obra de Robinson “Marxismo Negro”, Robin D.G Kelley delinea a história do conceito como cunhado por volta de 1976 em um artigo intitulado. Foreign Investment and the Reproduction of Racial Capitalism in South Africa (O Investimento Estrangeiro e a Reprodução do Capitalismo Racial na África do Sul), da autoria de Martin Legassick e David Hemson, marxistas sul-africanos brancos afiliados ao Congresso Nacional Africano (CNA). O texto traria como principal ponto a percepção que a destruição do apartheid sem a destruição do capitalismo

especialmente por Cedric Robinson, nos Estados Unidos dos anos 1980. Robinson, nome fundamental na construção teórica do conceito, realiza uma extensa releitura crítica da teoria marxista, destacando como desde seu início o capitalismo foi forjado no racismo como ideologia de diferenciação racial, nos nacionalismos, a dizer, na criação e insistência em hierarquias com base racial como meio de despossessão de propriedade e acumulação primitiva de capital (Robinson, 2023). Nas palavras do autor:

O desenvolvimento, a organização e a expansão da sociedade capitalista seguiriam essencialmente rumos raciais, assim como a ideologia social. Como uma força material, esperar-se-ia que o racismo inevitavelmente permeasse as estruturas sociais emergentes do capitalismo. Tenho utilizado o termo “capitalismo racial” para me referir a esse desenvolvimento e à estrutura que dele advém como ação histórica (Robinson, 2023. p. 83).

Ruth Wilson Gilmore, geógrafa que trabalha também a partir do marco do capitalismo em sua perspectiva abolicionista do espaço, aponta que falar em capitalismo racial não é uma diferenciação do conceito de capitalismo, pois o capitalismo é sempre racial, a dizer, só se desenvolve a partir de uma apropriação territorial que teve sempre a racialização em sua origem. A adjetivação de capitalismo como racial é, pois, uma ênfase na dinâmica racial. Em outro desenvolvimento do conceito, a autora descreve o capitalismo racial como uma tecnologia de antirrelacionalidade, ou seja, uma tecnologia que reduz a vida coletiva às relações que sustentam o capitalismo democrático neoliberal⁷⁷. Neste sentido, Gilmore demonstra como o capitalismo cria separações a partir da sua ideologia de distinção racial de maneira que a humanidade só esteja conectada pelas relações que alimentam ou interessam ao capital. Os dois processos estão interligados, vez que por esta separação, que funda e reproduz o capitalismo racial, nunca será por ele superada (Gilmore, 2002). Como bem sintetiza Maria Aparecida Bento:

maneira inabaladas as estruturas que produziam a desigualdade racial. Não tinha, portanto, a pretensão teórica que seria dada posteriormente por Cedric Robinson em com sua profunda análise histórica da formação capitalista a partir da ideia de racismo. (in Robinson, 2023, p 8)

⁷⁷ Em outros termos, para a autora, o capitalismo cria as diferenciações, especialmente a diferenciação racial, para que possa criar também as conexões nos seus termos. Assim, pensa-lo como termos de uma tecnologia de anti relação se direciona à intrínseca relação com o indivíduo liberal, de quem a vida em conjunto só é possível pelas relações econômicas propiciadas por e nos termos do capitalismo. Em suma, uma vida coletiva reduzida a relações que sustentam a democracia neoliberal (Gilmore, 2002).

O capitalismo racial elucidado como o capitalismo funciona por meio de uma lógica de exploração do trabalho assalariado, ao mesmo tempo que se baseia em lógicas de raça, etnia e de gênero para expropriação, que vão desde a tomada de terras indígenas e quilombolas até o que chamamos de trabalho escravo ou o trabalho reprodutivo de gênero etc. (Bento, 2022, p. 41)

A dinâmica das relações raciais é também fundacional para pensar o capitalismo e a modernidade para Aníbal Quijano, sociólogo peruano e um dos principais nomes do que hoje se articula como giro ou pensamento decolonial. Quijano propõe o conceito de “colonialidade do poder” para analisar o forjar do padrão de poder hegemônico a partir do estabelecimento do poder colonial e a continuidade da sua colonialidade nos projetos de estado. Nesta toada, trabalha a partir da ideia de ser a América o primeiro espaço-tempo de um novo padrão de poder, a primeira identidade da modernidade. Tal se daria pela convergência de dois processos históricos: a codificação das diferenças entre conquistadores e conquistados em termos raciais e a articulação das formas de controle do trabalho, recursos e produtos em torno do capital e do mercado mundial.

Para Quijano, assim, a ideia de raça no sentido moderno não teria precedente na história mundial, tendo sido forjada justamente na/para a colonização, a partir da codificação da hierarquia entre colonizadores e colonizados via categoria racial. Ao denominar os “outros”, os colonizadores chamaram a si “brancos”, criando uma conceituação capaz de naturalizar as relações coloniais de dominação em um sentido biológico e outorgar a elas legitimidade. Raça converteu-se, assim, em um primeiro e fundamental critério para classificação social universal da população mundial, imediata e indissociavelmente conectado às formas de divisão e controle do trabalho típicas da colonização (Quijano, 2005).

Pode-se falar em novas formas de controle do trabalho, sociológica e historicamente novas, de fato, posto que estavam tais formas pela primeira vez imbricadas mundialmente em um mesmo processo em torno do capital. E tal interconecta-se necessariamente com a distribuição racista de identidades na expansão mundial como expansão da dominação colonial branca. Ao nomear as outras raças e designar as formas de trabalho que lhe seriam “compatíveis”, a forma de controle do trabalho configura-se também como uma forma de controle de uma raça, uma *nova tecnologia de dominação*. E, para além, associa a branquitude social com postos de salário pago e as raças “inferiores” com o trabalho não pago. Note-se,

de fato, como aponta o autor, que nada havia na estrutura capitalista que demandasse uma concentração do trabalho pago na Europa. Não obstante, pelas vias da classificação racial do trabalho, tal se deu, de modo que igualmente afirmou-se a perspectiva que o trabalho pago era um privilégio branco. Não de se espantar que a colonialidade do controle do trabalho tenha determinado a distribuição geográfica do capitalismo mundial.

Tais formas de dominação propiciaram - ou só foram possíveis - por uma forma de controle também intersubjetiva. Ao expropriar os povos colonizados de suas perspectivas cognitivas e seus modos de produzir, a Europa converte a si mesma em centro razoável e racional do mundo. Aliando tal perspectiva etnocêntrica à categoria raça, não só define sua perspectiva cognitiva como superior, mas como *naturalmente* superior. Ainda, gerando uma percepção temporal da história a partir de tais mecanismos, localizam os povos colonizados em um tempo passado à história europeia, de modo que a Europa se transforma na culminação possível (e desejável) de todo processo histórico não europeu.

Maria Lugones (2007), tendo como ponto de partida a ideia de colonialidade do poder proposta por Quijano, introduz uma análise a partir da categoria gênero no movimento de dominação colonial, naquilo que chama de “sistema de gênero colonial moderno”. Lugones argumenta que no forjar dos eixos de opressão descritos por Quijano a colonialidade inseriu também a estrutura do heterossexualismo, impondo um novo sistema de gênero que alicerça tanto a divisão racial do mundo quanto, por estrutura e decorrência, a montagem da modernidade capitalista.⁷⁸

Como pontua Melamed, a acumulação sob o capitalismo é necessariamente expropriação de trabalho, terra e recursos, o que só pode ser feito a partir da divisão racial do mundo, aqui também citando Cedric Robinson. Assim, e com o que também concorda Quijano, o capitalismo é sempre racial. No entanto, o uso do termo configura aqui mais que uma adjetivação para explicitar esta relação, embora este uso

⁷⁸ Em outra obra, a autora trabalha estratégias para a callejera analisando criticamente a forma de apropriação generificada do espaço urbano (muito mais difícil pensar na flaneuse – mulher que anda na rua a esmo porque quer) como algo positivo que a tão louvada literatura sobre o flâneur. E isso também é, obviamente, uma questão de raça. A mulher não branca, vista como mais própria do espaço público, explica a autora, é também colocada nessa relação como disponível. Para que a caminhada pelas ruas seja possível, a autora pensa estratégias de sobrevivência no lugar de teorias, e táticas, no lugar de resistências. O tipo de pensamento corpo-a-corpo que a práxis possibilita. Mesmo não tendo diretamente a ver com a obra dela aqui trabalhada, quis trazer esta perspectiva da mesma autora porque, creio, a localiza – e aos seus conceitos trabalhados – também nessa perspectiva espacial aqui enunciada. (Lugones, 2000)

não seja menos importante. Mas, sobretudo, uma reiteração para fins analíticos e propositivos. O capitalismo é sempre racial e - acompanhando Lugones - generificado - não seria sequer capitalismo e não o fosse. Trazer a discussão racial para a centralidade da análise não é um aposto à discussão anteriormente tida, mas muda os termos e a forma da análise. (Melamed, 2015, p 78)

É nesse sentido que Prentis Dantzler (2021), sociólogo de estudos urbanos canadense, utiliza o marco do capitalismo racial para criticar a continuidade de análises da teoria urbana que não levam em conta os processos raciais enquanto constitutivos da paisagem. Como aponta o autor, a teoria urbana tende a focar nos efeitos do capitalismo para a construção espacial das cidades, mas segue deixando o papel da raça opaco. Assim, ao ler a construção urbana dentro da proposta do capitalismo racial - pensando, com Robinson, como a montagem do sistema capitalista se dá na insistência e exagero em diferenças regionais como fundadora da ideia de raça no sentido moderno, o que dá base para a acumulação capitalista, como já discutido.

Da mesma forma, em sentido urbano, as desigualdades raciais, via de regra tratadas como efeitos de um desenvolvimento desigual, são, de fato, um dos seus aspectos centrais⁷⁹. Dantzler analisa a construção urbana na égide do capitalismo racial a partir da diferenciação em três grandes níveis: o nível superestrutural, a dizer, as formas ideológicas que informam a construção urbana na relação inescapável entre capitalismo e racismo, o nível relativo aos agentes da exploração, por fim, o nível que é base para a formação urbana, chamado pelo autor de as formas temáticas do capitalismo racial, despossessão e deslocamento⁸⁰. Para o autor, despossessão é a primeira forma pela qual se apresenta o capitalismo racial no espaço urbano, envolvendo tanto a tomada da propriedade física em um sentido direto quanto o apagamento das formas simbólicas de ocupação. A despossessão racial torna-se,

⁷⁹ Dantzler discute especificamente com o trabalho de David Harvey aqui, indicando como o enfoque do autor na forma como as contradições capitalistas fundam e se reiteram no espaço urbano deixa de considerar raça como fator central do processo de urbanização. A omissão de raça e racismo como pré condições do processo de acumulação capitalista no trabalho de Harvey, para o sociólogo, prejudica a compreensão geral proposta posto que a forma de desapropriação de terra que permite a acumulação segue, desde o início, e sobretudo em cidades coloniais, uma dinâmica racial. (Dantzler, 2021, p. 114-115)

⁸⁰ A descrição em níveis de Dantzler de fato se dá na ordem inversa, tendo como nível 1 a base, as formas de despossessão e deslocamento, nível 2 os agentes e o terceiro nível sendo o nível superestrutural. Optei aqui pela apresentação ao contrário por ser mais didática e mais coerente com o texto, posto que a discussão superestrutural já foi realizada no início do tópico e chegamos à análise mais direta das modalidades enunciadas pelo autor.

assim, o antecedente para a acumulação capitalista urbana, enquanto o deslocamento (constante expulsão da população não branca para áreas menos valorizadas) renova este ciclo de exploração. O autor conclui tal análise pensando como dentro desta dinâmica, ou melhor, possibilitando esta dinâmica *blackness* é uma condição constante de disponibilidade da terra para a produção do espaço urbano do capitalismo racial (Dantzler, 2021.p.124).

Retomando a ideia do capitalismo racial como uma tecnologia de antirrelacionalidade, de Ruth Gilmore, acima brevemente descrita, mas trazendo-a para o espaço urbano e para a temática aqui analisada, a separação contínua operada no espaço urbano é uma forma do capitalismo racial moldar a cidade, também oferecendo a possibilidade de relação hierarquizada pela relação de exploração do trabalho.

A segregação espacial urbana brasileira foi por muito compreendida tanto através da segregação física de pessoas por classes sociais em uma área com certo grau de homogeneidade, quanto pelas dificuldades no acesso a serviços e oportunidades que forjam e reiteram as desigualdades sociais (Silva, 2024). Estudos mais recentes têm apontado como ambas as análises carecem de compreensão do racismo formativo do Estado e espaços brasileiros.

Revisitando a história do Rio de Janeiro a partir de tal perspectiva, Antônia dos Santos Garcia aponta como os processos de modernização do século XIX foram fundamentais para a recriação das oposições entre espaços dos brancos/espaço dos negros (Garcia, 2019), modificando a relativa proximidade espacial que caracterizou tanto em sentido econômico quanto racial os séculos anteriores (Abreu, 1997).

Processo que segue a mesma toada na atualidade: em sua análise sobre os processos de remoção mapeados pelo Núcleo de Terras da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro e o IPPUR/UFRJ, Natália Sales Oliveira destaca a concentração de processos de remoção em andamento nas favelas cariocas e na região central da cidade. A partir da análise geral dos relatórios, Oliveira destaca que a maioria das ameaças de remoção vem do poder público - e não por processos de reapropriação da iniciativa privada - e localiza-se principalmente em favelas. Tais remoções são propostas sob a justificativa de mecanismos de proteção à propriedade privada e uso de regulamentos e leis sobre o uso urbanístico e ambiental do espaço (Oliveira, pp 28-29)

Trata-se de haver o uso das diferenças sociais existentes para se acumular, mas também a criação dessas diferenças para se perpetuar as condições de acumulação do capital. Isso indica um movimento cíclico em que um coproduz o outro de forma contínua e, por vezes contraditória, viabilizando a engrenagem do sistema. Essa ideia de co-produção me é cara por revelar algo que ultrapassa uma ideia cronológica (em que primeiro se tem essa sociabilidade racialista para depois se construir a sociabilidade capitalista), mas que permite vislumbrar que as relações sociais que passam a surgir são capitalistas e racialistas simultaneamente. (Oliveira, 2023. p. 148)

Falar da produção do espaço em geral e do Rio em particular é falar de violência estatal. Não só a violência dos processos de expulsão, mas a violência policial contínua que torna possível a expulsão. Neste trabalho não me proponho a analisar diretamente a maneira como essa violência é expressa especialmente na criminalização de vivências e espaços não brancos para sua reprodução. Como aponta o minucioso estudo de Luciana Fernandes sobre a forma como o judiciário atua na legitimação da violência letal em favelas do Rio de Janeiro, a forma dessa atuação é espacializada e profundamente corporalizada. Em seu livro, a autora analisa o discurso jurídico sobre operações policiais em favelas cariocas, evidenciando como o controle social racial das favelas cariocas se dá no judiciário frente a uma contínua construção discursiva de referências ao crime (Fernandes, 2024). Embora não seja tema desta análise compõe, também, um dos mecanismos de produção do espaço no capitalismo racial.

Como sintetiza Oliveira (p.30) “A espacialidade é, portanto, apropriada de forma racialmente hierarquizada e conforme a racionalidade estratégica-utilitarista.” E também o direito à cidade, como será mais discutido na parte final deste capítulo. A segregação sociorracial, detalhadamente analisada por obras como a de Garcia e Oliveira, expressa-se na segregação residencial e no acesso a direitos a ela relacionada. Essa segregação, como indicam também as autoras, não significa, contudo, imobilismo. O ponto a ser aqui trabalhado na sequência é, de fato, como a produção da espacialidade a partir da construção dos bairros segregados para uma população branca e de classe alta depende de uma mobilidade constante *em direção a ele* - e possibilita a imobilidade opcional de a quem é dado pertencer a estes espaços. De quem mora, sempre, perto.

4.2 - Produção da espacialidade: trabalho doméstico e branquitude como categoria espacial

Compreender a formação do urbano a partir da chave de análise do capitalismo racial permite nomear os processos de segregação socioespacial como partes do projeto de hierarquização racial que marca a modernidade. A produção destas fronteiras de pertencimento urbano - e subjetivo, como discutirei melhor no último tópico - recriam constantemente a disponibilidade de espaços como modo de concretização do projeto de hierarquias colonial. Embora a parte visível deste processo seja a violência da despossessão constante, o outro lado complementar - e constitutivo - é a expansão e reiteração de espaços de pertencimento das pessoas que não estão sendo despossuídas, mas despossuindo ou se aproveitando sem questionamento dos produtos deste processo. Em outras palavras, dentro das análises aqui já enunciadas, prioritariamente as pessoas brancas que habitam as áreas com maior concentração de renda e acesso a serviços e aparelhos urbanos na cidade.

A necessidade de nomear o problema a partir da questão do branco - ou do branco-tema, nos termos de Guerreiro Ramos (1995) - aparece em diversas obras de teóricos negros durante o século XX, mas é na década de 1990 que começa a consolidar-se enquanto o campo de estudos sob a nomenclatura de estudos de branquitude em universidades dos Estados Unidos⁸¹.

Acompanhando, Maria Aparecida Bento, nome fundamental do desenho do campo no Brasil, podemos identificar três grandes ondas nos estudos sobre branquitude. A fundação histórica de tais estudos estaria ainda no final do século XIX/início do XX com os estudos de Du Bois. Du Bois analisa como a ideologia racial estabeleceu uma clivagem entre os trabalhadores negros e brancos nos Estados Unidos, de modo que o trabalhador branco se sentisse mais próximo da classe média branca que da sua própria classe, usufruindo de consideração do poder público em nome da branquitude.

⁸¹ O termo *whiteness*, que nomeia o campo nos estudos de língua inglesa, foi traduzido no português tanto como branquitude, aqui adotado, como branquidade. A branquidade seria um lugar ocupado pelas pessoas brancas e herdada de relações sociais e fundamentalmente raciais do passado escravocrata, enquanto branquitude teria também uma dimensão de análise das relações intra grupo que mantém a coesão deste lugar de privilégios (Laborne, 2014). Neste trabalho opto pela utilização do termo branquitude tanto por situar-me no campo a partir dos trabalhos de Maria Aparecida Bento, autora que opta por tal conceito, quanto pela compreensão de que a branquitude enquanto chave analítica é mais coerente à proposta aqui enunciada. Pensando-a espacialmente, a branquitude materializa-se no urbano como relações de pertencimento e identificação que garantem não só a exclusão em sentido de moradia, mas, sobretudo, negação de acesso a direitos mesmo a quem transita por esse espaço para serviços ou lazer.

Numa segunda fase, em um aspecto mais institucional, autores e autoras tiveram como enfoque mais específico as práticas de discurso que tornavam a branquitude invisível e, por decorrência, como acesso material e relacional a ela ligados apareciam como um bem inquestionável. Já uma terceira fase, mais atual, estaria ligada às reações diante da presença de pessoas negras em mais espaços de poder, havendo uma identificação mais explícita dessa branquitude pela sua denúncia de “ameaça” ao seu sistema de privilégios. Essa “branquitude ameaçada”, finalmente em evidência, alia-se estruturalmente ao recurso aos nacionalismos vinculados à extrema direita em diversos locais do mundo, como forma de ativar uma cultura identitária branca contra os precários avanços em termos de igualdade racial do final do século XX.

Nomear a branquitude conceitualmente, explica Bento, faz parte de um processo histórico e necessário de reconhecer o grupo que é formado (ou forma a si mesmo) pelos movimentos de apropriação do trabalho e terras das populações não brancas, recebendo a partir de tal um legado simbólico e econômico inegável. Mais que o receber, o assume como natural e desconectado das reconhecíveis desigualdades raciais que marcam o entorno. Neste sentido, para manutenção deste legado, é importante para os brancos silenciar sobre o papel que ocuparam e ocupam na situação de desigualdades raciais (Bento, 2002)

De fato, a branquitude, em sua essência, diz respeito a um conjunto de práticas culturais que são não nomeadas e não marcadas, ou seja, há silêncio e ocultação em torno dessas práticas culturais. Ruth Frankenberg chama a atenção para branquitude como um posicionamento de vantagens estruturais, de privilégios raciais. É um ponto de vista, um lugar a partir do qual as pessoas brancas olham a si mesmas, aos outros e à sociedade. (Bento, 2022. p.62)

Neste silêncio, segue a autora, há um forte componente narcísico de autopreservação. O reconhecimento mútuo de pertencimento ao grupo e a ciência - mesmo que não verbalizada - da necessidade da sua preservação para manutenção de privilégios - reiteram a forma narcísica de consideração do próprio grupo como padrão e universalidade e, ao mesmo tempo, projetam no outro como medo qualquer ameaça à manutenção destes privilégios. O pacto narcísico da branquitude, pois, como apresenta Maria Aparecida Bento, sintetiza uma forma de compreensão de mundo a partir e para a manutenção da branquitude nos termos em que existe atualmente.

Este pacto, demonstra Bento, possui um *modus operandi* similar nas mais diversas instituições, posto que seu funcionamento se dá justamente pela interrelação de pertencimento naturalizado entre pessoas brancas. Assim, mesmo frente a possíveis ações de diversificação dos ambientes, enquanto formados prioritariamente por pessoas brancas o modo de operação se mantém o mesmo, sobretudo para sua manutenção. Recorrendo novamente à autora.

As instituições públicas privadas e da sociedade civil definem, regulamentam e transmitem um modo de funcionamento que torna homogêneo e uniforme não só processos, ferramentas, sistema de valores, mas também o perfil de seus empregados e lideranças, majoritariamente masculino e branco. Essa transmissão atravessa gerações e altera pouco a hierarquia das relações de dominação ali incrustadas. Esse fenômeno tem um nome, branquitude, e sua perpetuação no tempo se deve a um pacto de cumplicidade não verbalizado entre pessoas brancas, que visa manter seus privilégios. (p.18)

Este pacto de cumplicidade por ela descrito é tanto histórico quanto pouco explicitado na história. Tomando a discussão do tópico anterior, foi no processo de colonização que se constituiu a branquitude, como contraste (não nomeado) ao outro nomeado, o não europeu, o não civilizado, o não branco. Configurou-se, enquanto maquinário e consequência do colonialismo, como sistema de expropriação que não beneficiou somente os diretamente envolvidos, mas toda a economia dos países europeus (logo, mesmo os brancos pobres).

Seguindo novamente Maria Aparecida Bento, muito se fala na herança da escravidão e nos seus impactos negativos para as populações negras e quase nunca na herança e nos impactos positivos do sistema escravocrata para as pessoas brancas. O forjar e o pertencimento a essa branquitude são, via de regra, escamoteados pela sua confusão com a norma. Ou muito propiciamente desconsiderados. O pacto da branquitude é, por definição, tácito, uma aliança pelo silenciamento do passado comum para uma continuidade do sistema de benefícios que organiza o grupo.

Também neste sentido, Charles W. Mills, físico e filósofo jamaicano, trabalha o conceito de ignorância branca, referindo-se à seleção não aleatória de esquecimento sobre resistências negra e indígena na história oficial. A ignorância branca por ele aqui nomeada refere-se, pois, à opção consciente de ignorar os processos de apropriação para participar do que o autor nomeia como o contrato racial. O contrato racial é, segundo Mills, uma ferramenta analítica para compreender a lógica interna

da dominação racial que funda a modernidade. O contrato, político, moral e epistemológico, dá-se tacitamente entre aqueles categorizados como brancos sobre os não brancos, que são, portanto, os objetos deste acordo (Mills, 2022).

A chave do contrato racial de Mills permite delinear a produção das espacialidades do Estado Moderno pela via de um pacto de pertencimento, por um lado, e expropriação, por outro, de modo que só é possível percebê-las conjuntamente. Dentro da semântica da ideia de acordo, Mills destaca ainda como todas as pessoas brancas são necessariamente beneficiárias do contrato racial, posto que são enquanto grupo beneficiadas pelas estruturas de pertencimento que ele engendra.

(...) mas, de qualquer modo, o objetivo geral do contrato é sempre criar um privilégio diferencial do brancos como grupo em relação aos não brancos como grupo, a exploração de seus corpos, terras e recursos e a negação de oportunidades socioeconômicas iguais para eles. Todos os brancos são *beneficiários* do contrato, embora alguns brancos não sejam *signatários* dele. (Mills, 2022. P.44) (grifo no original)

Uma das partes basilares, pois, tanto do posicionamento teórico analítico quanto do engajamento político em propostas de enfrentamento às desigualdades raciais é o compromisso com a explicitação desse contrato, sobretudo para pessoas brancas. O reconhecimento e explicitação das alianças e acordos não verbalizados que atendem aos interesses das pessoas brancas, mesmo não tendo o poder para romper o contrato racial por si, coloca em xeque a parte narcísica do pacto pela denúncia de suas cláusulas.

Hugo Ceron-Anaya, Patricia Pinho e Ana Ramos-Zayas (2023), em um ensaio comparativo sobre os estudos de branquitude na América Latina, identificam como um campo fundamental de tais estudos a construção espacial das hierarquias raciais, em especial nomeando o espaço em que a branquitude ordinária - conceito cunhado pelas autoras para iluminar as práticas cotidianas que expressam e reproduzem o poder da branquitude⁸². Esta branquitude ordinária está, pois, seguindo o estudo

⁸² Trazendo do original: “The ‘ordinary’ aspect of the concept of whiteness, therefore, points to that which is routine, conventional, predictable, and taken for granted. To denaturalize whiteness, it is necessary to unpack these different meanings of ordinary and, even more important, to identify and analyze how the actions that sustain whiteness work in mundane and, therefore, apparently invisible ways. (Ceron-Anaya, Pinho e Ramos Zayas, 2023. p 7). Em livre tradução: “O aspecto “ordinário” do conceito de branquitude, logo, aponta para o que é rotineiro, convencional, previsível e tido como nado. Para desnaturalizar a branquitude é necessário deslindar esses diferentes significados de ordinário e, ainda mais importante, identificar e analisar como as ações que sustentam a branquitude funcionam em de maneiras corriqueiras e, por isso, aparentemente invisíveis”.

indicado, especialmente solidificada nas formas de pertencimento a um determinado bairro ou ambiente, que determinam e naturalizam repertórios de ação e reconhecimento. A localização espacial da branquitude, destacam ainda, é crucial para os discursos que irão garantir a manutenção desse status - retroalimentando o discurso racial e de classe que forja as fronteiras do espaço de branquitude.

Trazendo mais diretamente para o tema desta pesquisa, e parafraseando Maria Aparecida Bento, podemos dizer que muito se fala dos processos de remoção e expulsão da população pobre e majoritariamente negra das áreas valorizadas da cidade, mas pouco se fala de quem pode ficar, de quem sempre pode manter a propriedade, não ser despossuído dela ou do seu pertencimento a ela. Como demonstrado nos tópicos anteriores, a forma de produção urbana capitalista é guiada pela expropriação constante da propriedade de pessoas não brancas, mantendo a propriedade das pessoas brancas a ponto de naturalizar bairros outrora prioritariamente negros como espaços brancos. Aquilo que Gonzalez e Hasenbalg bem descrevem como a divisão racial do espaço⁸³.

A formação da espacialidade urbana atual é, pois, a partir desta perspectiva de análise, uma formação direcionada por e para a branquitude. A própria ideia de gentrificação é, nesse sentido, um produto do capitalismo racial constantemente atuando na (re)produção das cidades (Rucks-Ahidiana, 2022)⁸⁴. Os processos de gentrificação - processos de valorização de áreas da cidade que implicam um aumento no custo de vida inviável para os seus moradores⁸⁵ - naturalizam o processo de

⁸³ Trazendo a citação dos autores: “O lugar natural do grupo branco dominante são moradias amplas, espaçosas, situadas nos mais belos recantos da cidade ou do campo e devidamente protegidas por diferentes tipos de policiamento [...]. Desde a casa grande e o sobrado, aos belos edifícios e residências atuais, o critério tem sido sempre o mesmo. Já o lugar natural do negro é o oposto, evidentemente: das senzalas às favelas, cortiços, porões, invasões, alagados e conjuntos „habitacionais (cujo modelo são os guetos dos países subdesenvolvidos) dos dias de hoje, o critério também tem sido simetricamente o mesmo: a divisão racial do espaço” (Gonzalez E Hasenbalg, 1982, p.15.)

⁸⁴ Interessante aqui citar a análise da socióloga urbana Zawadi Rucks-Ahidiana (2022) sobre os processos de gentrificação nas cidades estadunidenses. A partir de estudos comparativos entre as dinâmicas de residentes anteriores, de menor renda, e os novos residentes de maior renda (gentrifiers), a autora percebe dinâmicas raciais em sentido de reiteração de branquitude. Quando os moradores originais são pessoas brancas, há uma tendência maior de manutenção da sua propriedade e direitos frente aos novos moradores, enquanto quando a população original não é branca seu modo de vida se torna alvo de constantes queixas, inclusive criminais, dos novos moradores, havendo uma tendência para a gradual perda de propriedade desses moradores. O processo de homogeneização da branquitude no espaço sobrepõe-se, pois, ao processo de homogeneização de classe normalmente associado à ideia de gentrificação. (Rucks-Ahidiana, 2022)

⁸⁵ Como aponta Oliveira (2017) o conceito de gentrificação nasce na literatura anglófona com enfoque prioritariamente no aumento do preço dos aluguéis e o decorrente *rent gap*. Embora seja analisado a partir da mesma conceituação, o processo de gentrificação nos países da América Latina possuem características próprias relacionados a suas formas urbanas e dinâmicas raciais. De toda forma, em

desposseção dos grupos populacionais das áreas que passam a ter mais acesso a recursos urbanos. Essa naturalização pode parecer menos violenta se comparada ao histórico de remoções, mas talvez seja somente uma violência menos explícita. A assunção que áreas que passam a ter acesso a mais direitos na cidade sejam áreas que serão habitadas pela população branca e de classe média tem seu papel fundamental no processo constante de desposseção subjetiva do acesso a esses direitos, atrelado à formação espacial.

Novamente recorrendo a Charles W. Mills, entre as teses utilizadas para análise do contrato racial o autor destaca especialmente a importância da naturalização do espaço como algo dado e homogêneo nos termos do contrato social clássico. Ao contrário, ao entender os termos raciais que compõe o sistema político, é necessário “desneutralizar” a produção espacial na mesma medida em que desnatura a compreensão sobre o indivíduo. A criação da Europa como o espaço civilizado, do branco europeu como o homem civilizado por definição, é uma “luta espacial ativa” (Mills, 2022. p 82) pela naturalização do espaço branco/do indivíduo branco. Em outras palavras, o contrato racial depende diretamente da criação espacial para a autodefinição da branquitude.

O espaço deve ser normatizado e racializado no nível macro (países e continentes inteiros), no nível *local* (bairros da cidade) e, finalmente, até mesmo no nível *micro* do próprio corpo (o halo carnal contaminado e contaminante do corpo não branco). (Mills, 2022. p.82)

Pensar a produção de espacialidade urbana a partir do marco da branquitude redireciona a questão para as causas da produção do espaço a partir deste desenho, não de suas consequências. Aliás, mesmo se fosse a partir de suas consequências a branquitude não poderia ser ignorada como categoria, pois como nos lembram Goetz, Williams e Damiano para a realidade estadunidense, embora via de regra se analise segregação racial a partir da experiência de pessoas não brancas, é a branquitude a categoria mais espacialmente segregada nos Estados Unidos⁸⁶.

comum há o processo de investimento em bairros ou áreas urbanas então degradados – tornando-os centralidades, nos termos aqui trabalhados – e, como consequência “inevitável” a população local ser deles expulsa pelos altos valores que a habitação e custo geral de vida passam a ter.

⁸⁶ Trazendo aqui a citação no original de Goetz, Williams e Damiano (2020, p. 142). “All too frequently, when urban planners consider the problem of segregation, it is the residential patterns of people of color that have occupied attention despite the fact that Whites are the most highly segregated racial group in the United States (Feagin, 2014)”

No artigo *Whiteness and Urban Planning*, Goetz, Williams e Damiano (2020) buscam definir a branquitude como quadro teórico para análise do planejamento urbano. Para tanto, os autores propõem quatro eixos para a análise: a branquitude como exclusão, o valor da branquitude, a invisibilidade da branquitude e a durabilidade da branquitude. A branquitude como exclusão sintetiza a compreensão de que a branquitude tira seu valor de diversas formas de não branquitude, a dizer, só existe por esta exclusão. A partir dela, reproduz em seu interior vantagens financeiras, jurídicas, de trabalho, o que caracteriza a ideia de branquitude enquanto valor. Tal alia-se ao fato de que, embora esteja em toda parte, a branquitude é via de regra invisível pela sua naturalização enquanto padrão. Este sistema invisível e que reproduz seu próprio valor alimenta as instituições, chegando, por fim, à durabilidade da branquitude enquanto sistema (Goetz, Williams e Damiano, 2020).

Grada Kilomba analisa igualmente a forma como a branquitude se organiza espacialmente em áreas próprias, a dizer, aquela que coloca distâncias e impõe raça como uma categoria que “pode ser usada como orientação geográfica” (Kilomba, 2019. P 167). A branquitude, para a autora, coloca distância e vê como sujo quem invade “seu” espaço, de modo que a circulação possível entre as áreas é uma coreografia racial (e racista) de ingresso sem contato, sem que aqueles que não pertencem à espacialidade racial possam realmente tocar nos privilégios brancos. Grada Kilomba usa a imagem de uma membrana entre os mundos que protegesse a branquitude de suas fantasias de contaminação racial como as luvas (brancas) de um hospital. A ideia de segregação trazida pela autora não consiste na segregação física explícita, mas na negociação constante a partir desta membrana de não pertencimento. Uma negociação, no mais das vezes, para a prestação de serviços.

Aqui retorno, pois, à linha pouco contínua que guiou esta tese: a produção da espacialidade como manutenção da branquitude não é somente uma localização geográfica, mas a garantia de serviços constantes neste espaço. Como analisado no capítulo anterior tanto para a montagem do sistema de transportes no Rio de Janeiro quanto para os fluxos de trabalho doméstico atuais, o sistema de transportes foi montado seguindo as demandas da produção de espacialidade como forma de segregação econômica e racial, bem como continuidade do deslocamento para o trabalho diário daqueles que foram segregados.

A configuração do espaço expressa a dinâmica racial, assim, em dois sentidos fundamentais. O primeiro da exclusão, a segregação racial inerente ao projeto

capitalista de cidade analisado nos tópicos anteriores. O segundo da configuração de um espaço que só existe através dos serviços daqueles que foram despossuídos no projeto urbano. A obrigação da mobilidade diária para um espaço no qual se foi e é despossuído constantemente é um dos mecanismos de re-criação da produção espacial capitalista. E da reprodução da branquitude enquanto categoria —e enquanto categoria espacial. A possibilidade de não sair do próprio bairro para ter à disposição acesso aos mais variados serviços e direitos - mais ou menos espaciais - é garantida pelo desenho urbano para a branquitude. Novamente, o direito a estar sempre “perto”. E ao fixar-se nesse pacto de pertencimento ela pode ignorar tudo que se move para que ela tome desde o primeiro café nas manhãs. É a imobilidade da branquitude que norteia o fluxo de reprodução espacial e da estrutura de transportes, como é a obrigação de mobilidade no sentido dessa branquitude que permite a sua existência.

A análise da formação urbana sob a égide do capitalismo racial e branquitude lança outra luz, igualmente, às micro e macro dinâmicas das cidades durante a fase aguda da pandemia de Covid 19 em 2020 e 2021. As funções consideradas essenciais - relacionadas à alimentação, cuidado, transporte, saúde, segurança - eram, numericamente, mais exercidas por pessoas não brancas nas principais cidades globais⁸⁷. A continuidade do sistema econômico, em linhas gerais, para Edwards, foi propiciada pelo trabalho de pessoas não brancas - reiterando os ciclos de acumulação baseados na despossessão racial da formação capitalista. Este processo protege e reitera a possibilidade de imobilidade da branquitude, inclusive e mais ainda quando frente a um perigo da ordem de maior vulnerabilidade como foi - e segue sendo, embora em menor escala, a pandemia de Covid-19. Como destaca ainda mais uma vez Maria Aparecida Bento (2022) “na relação com a trabalhadora doméstica, a branquitude como um lugar social diferenciado e de usufruto de privilégios, pode aparecer sem muito disfarce” (p.82). As demandas por manutenção do trabalho doméstico durante a pandemia, inclusive o esforço legal e político para tanto, são frestas em que os sentidos da hierarquização subjetiva e espacial se tornam visíveis.

É nesse momento de breve desorganização dos pactos estabelecidos, em que é necessário novo esforço político e jurídico para repactuação que alguns dos seus termos se tornam mais evidentes. Neste sentido, é meu principal argumento aqui, o

⁸⁷ Zophia Edwards, em um ensaio de abrangência global sobre o tema, traz dados especialmente sobre Nova Iorque, indicando como aproximadamente 75% dos trabalhadores em trabalhos essenciais eram pessoas não brancas. Dessas, a maioria mulheres. (Edwards, 2021)

momento agudo da pandemia que evidenciou como a espacialidade da branquitude é construída dentro de um ideário de possível imobilidade (ou opção pela mobilidade que pode não ser utilizada), ideário somente possível porque alimentado diariamente pela obrigação da mobilidade daqueles que são objetos do pacto.

Dando um passo além - ou para fora - na percepção sobre a produção dessa imobilidade, é interessante aqui pensá-la em um certo sentido comparativo, trazendo a possibilidade de pesquisa em Berlim e interrelação entre a produção da espacialidade em um sentido local e sentido global a partir desta dinâmica. Quando digo um certo sentido comparativo, me apoio em uma tentativa do campo de estudos urbanos de repensar as propostas comparativas como uma forma de pensar a partir de outro lugar, não necessariamente buscando similaridades, mas assumindo a comparação como gesto que mais cria as estruturas de comparação do que assumem dados aproximativos (Robinson, 2023). A comparação é sempre, em alguma medida, uma criação. E a comparação que reitera similaridades muitas vezes ignora este aspecto, dotando-o de uma perigosa naturalidade, bem como ignora as estruturas que geram tanto similaridades quanto complementaridades em contextos urbanos e coloniais⁸⁸. Proponho aqui um breve olhar para Berlim como um objeto deslocado que permitiu algumas das análises aqui propostas. Para tanto, penso junto à ideia de urbanismo fragmentado, de McFarlane (2021). Para o urbanista, especialista em urbanismo comparado, a proposta de análise a partir da relação que as pessoas tem com os fragmentos de cidade é reveladora da construção das fronteiras do que é urbano em sentido global. Em outras palavras, a interação com os fragmentos de cidade, recortes da realidade urbana em perspectiva comparada, permite o delinear das margens de produção do que é considerado urbano em sentido acadêmico. Na temática aqui analisada, trago fragmentos de Berlim para baila como lente que tornou mais nítida, na experiência dessa tese, a construção da branquitude como categoria espacial.

⁸⁸ A análise específica sobre Berlim é, evidentemente, muito contingente. Sendo a cidade onde pude fazer minha pesquisa do doutorado sanduíche, apresentou-se como o outro lugar do qual pude ver o Rio e estranhar várias de suas dinâmicas que, como pesquisadora branca que morou muitos anos em bairros da Zona Sul da cidade, eram naturalizadas como parte do pacto espacial de branquitude já antes explicado. Berlim apresentou-se como uma possibilidade privilegiada de pensar a partir do Rio, de modo que a apresento como um objeto tangencial de análise na construção desse pensamento, não como exemplo ou padrão. Sim como um exemplo fora do escopo direto de análise que serve como contraponto e ilustração. Em outras palavras, fazer, a partir da ideia de urbanismo do sul, o que o urbanismo do norte (normalmente conhecido como urbanismo) sempre faz.

Berlim, muito embora não partilhando a mesma configuração colonial do Rio de Janeiro, e buscando investir em um modelo de cidade compacta e conectada, vivencia um aumento em sua segregação sociorracial, aliado ou devido a um grande processo de gentrificação. Marcinczak e Bernt (2021) apontam que embora a Alemanha seja uma das principais destinações para imigrantes no mundo nas últimas décadas, a análise sobre seus impactos na organização urbana não tem sido muito considerada⁸⁹. Investigando a intensidade da segregação imigrantes e nativos em Berlim entre 2007 e 2019, os autores concluem que ela diminuiu durante o período citado, mas não da mesma maneira para todos os grupos de imigrantes. Enquanto grupos de outros países europeus e da América do Norte estejam mais integrados, as divisões étnicas dos imigrantes de países árabes, e em especial os grupos de imigração turca possuem uma separação espacial mais marcada. Os imigrantes da América Latina, menos representativos numericamente, aparecem em tal pesquisa na categoria “outros” e com maior distribuição espacial na cidade (Marcinczak e Bernt, 2021). Em uma análise estatística para além da estrutura de bairros e divisões administrativas, Masías, Stier e Navarro (2024) apontam que embora não haja nenhuma população que esteja isolada dentro da estrutura urbana berlinense, há um nítido agrupamento intra bairros referente a proximidades étnicas e socio econômicas. Ainda, ambas as pesquisas notam um processo gradual de gentrificação através das variáveis socioeconômicas analisadas, a dizer, uma maior concentração de renda e de desigualdades urbanas. No dizer de Blokland e Vief (2021), Berlim foi de uma cidade politicamente dividida para uma cidade que inaugura novas divisões.

Blokland e Vief perguntam-se, na esteira da constatação dessas divisões espaciais, o quanto elas teriam real impacto urbano e social, sendo Berlim uma cidade bem conectada por uma malha interligada de transporte público e bem servida de estruturas urbanas. Os autores trazem um interessante dado para a discussão aqui

⁸⁹ Entre outros fatores, os autores localizam essa lacuna na particularidade da história urbana berlinense de divisão entre Alemanha Oriental e Ocidental até 1989. Como apontam os autores, muitos dos estudos posteriormente realizados teriam como prioridade a compreensão dos fluxos migratórios intra lado oriental ou ocidental. Nesse sentido, o lado ocidental vivenciou fortes fluxos migratórios incentivados pelo Estado (aliado, segundo os autores, ao investimento na Berlim Ocidental como vitrine do mundo capitalista). Os bairros em torno da área central que se forjaram nesse período possuem alto nível de população migrante e grande investimento em aparelhos urbanos. A Berlim Oriental do mesmo período recebeu menor fluxo migratório e, sobretudo, com menores incentivos para o estabelecimento na cidade. Esta configuração informa que quando da reunificação a Berlim Oriental era prioritariamente composta por nativos, enquanto a Ocidental tinha proporcionalmente um número maior de imigrantes. (Marcinczak e Bernt, 2021)

empreendida: a indicação que imigrantes são os que mais precisam do transporte público e passam mais tempo no transporte público. Isto se dá, segundo os autores, pela oferta centralizada de serviços específicos e para o acesso ao mercado de trabalho. Tal dado nos permite uma óbvia associação entre a discussão aqui empreendida, posto que mesmo que a segregação socioespacial em Berlim - embora, onde esteja crescendo para Blokland e Vief seja justamente entre os bairros sem histórico de imigração, ou seja, a homogeneidade da branquitude já enunciada, o peso da obrigação da mobilidade sempre se conecta tanto à desigualdade econômica quanto ao pertencimento racial.

Adicionando a tal cenário o trabalho doméstico, temos o não surpreendente dado de que também na Alemanha a maior parte da população que trabalha com serviço doméstico são mulheres não alemãs e não europeias⁹⁰. Segundo Gutiérrez-Rodríguez (2010), se até os anos 1990 o trabalho doméstico no país era assumido prioritariamente por mulheres vindas da Espanha, Turquia, Grécia, Itália, Iugoslávia, Marrocos e Portugal, a nova geração de ondas de trabalhadoras domésticas tem como origem Europa do Leste, África e América Latina, com evidente hierarquização do trabalho entre elas em relação a questões raciais e linguísticas. Levada ao extremo a hipótese, pois, o deslocamento global para trabalhos na Europa é outra forma de pensar a branquitude configurada espacialmente. A concentração de condições econômicas mais favoráveis, outro lado da moeda colonial do decréscimo de condições dignas ou mesmo viáveis de vida em países do Sul Global, levam à mobilidade forçada de populações não europeias, garantindo a opção da imobilidade europeia com todo o serviço, e o mundo, à porta.

A produção dos espaços de branquitude enquanto tais relaciona-se de maneira direta não somente com a expropriação das terras, mas com a continuidade da garantia de serviços nesse espaço. Serviços que serão possíveis, em grande parte, pela ação estatal para prestação de serviços públicos e disposição da organização espacial, a dizer, a garantia de direitos na cidade. A lógica da mobilidade para prestação de serviços aqui já tão trabalhada reitera as fronteiras espaciais da branquitude pelas dinâmicas urbanas toma ainda outros contornos se consideramos o movimento pendular internacional para trabalhos de cuidado na Alemanha vindo de países da

⁹⁰ Conferir GUTIÉRREZ-RODRÍGUEZ, Encarnación. **Migration, Domestic Work and Affect – A Decolonial Approach on Value and the Feminization of Labour**. New York: Routledge, 2010.

Europa Central⁹¹, bem como fluxos internacionais de contratação de serviços domésticos cujos países “exportadores” são América Latina e países do Sudeste Asiático, prioritariamente⁹². A Europa pode ser imóvel porque o mundo tem que se deslocar até ela.

Trago este aposto sobre Berlim também pela conexão com a formação espacial pelo capitalismo racial e colonialidade trabalhados no primeiro tópico deste capítulo. O processo de globalização, como aponta também Santos (2006), foi norteado pela hierarquização de espaços e populações, de modo a jogar com as possibilidades de integração e exclusão continuamente dentro destas hierarquias. A formação espacial se mantém, assim, na égide colonial tanto em sentido global quanto no microcosmo do urbano, variando relacionalmente a forma de integração/exclusão, mas não a fundamentalidade das hierarquias raciais.

Retomo aqui uma discussão brevemente trazida na introdução que aproximava as trabalhadoras domésticas dos trabalhadores de aplicativos pela disponibilidade do trabalho colocada como pressuposto após um deslocamento invisível⁹³. Como aponta Marcos Aragão Oliveira em tese que analisa a plataformização do trabalho a partir da articulação de categorias de colonialidade, a plataformização explora divisões coloniais e raciais do trabalho como forma de expansão da precariedade a ela

⁹¹ A conjunção de envelhecimento da população alemã e carência de mão de obra disponível para os serviços de cuidado tem indicado não só uma dependência maior do trabalho migrante quanto a contratação de trabalhadoras que residem em países próximos da Europa Central. Países, via de regra, de menor estabilidade econômica e com maior oferta de mão de obra de cuidado menos remunerada. A importância do trabalho migrante para o cuidado foi evidenciada na fase aguda da Pandemia de Covid 19 com as dificuldades colocadas pelo fechamento de fronteiras nacionais ou maior dificuldade de trânsito entre elas. Conferir Noack, K., & Bilecen, B. (2024). “Covid has stopped us all”: the experiences of migrant care workers in formal care settings in Germany. *Ethnic and Racial Studies*, 47(14), 2999–3020. <https://doi.org/10.1080/01419870.2024.2351633>. A mobilidade possibilitando a imobilidade aqui toma uma fronteira ainda mais definida, também informada por hierarquias raciais.

⁹² Fluxo em especial de trabalhadoras filipinas, onde há mesmo incentivo estatal para tanto. Anualmente, aproximadamente 172.000 mulheres filipinas imigram para o trabalho, a maioria para a realização de trabalho doméstico. O fluxo dessa migração inclui tanto outros países do sul da Ásia e go Golfo Pérsico quanto diversos países europeus e da América do Norte. Tais cifras são resultado do empobrecimento e falta de postos de trabalho bem remunerados no país, mas especialmente de programas desde os anos 1960 de migração regulada pelo estado. A receita advinda dos envios de dinheiro dos migrantes chega a 10% da receita nacional. A relação em especial com o trabalho doméstico tem sido destacada por uma construção de estereótipo da empregada filipina, associando hierarquias raciais e de gênero com subserviência e disposição para dedicação integral ao cuidado. (Conferir <https://igg-geo.org/en/2024/02/12/fili/>. Último acesso 15 de novembro de 2024).

⁹³ Não é demais destacar que, no sentido aqui analisado, o perfil sociorracial dos trabalhadores por aplicativo, em especial dos entregadores, materializa a hierarquia racial urbana. Pesquisa do Cebap que busca traçar o perfil dos entregadores de aplicativos condensando dados da PNAD e de pesquisa survey, indica que a média de idade entre os entregadores de aplicativo é de menos de 33 anos, com ensino médio completo. A maioria dos entregadores é negra. (Calil e Picanço, 2023)

necessária (Oliveira, 2024). O próprio conceito do trabalhador *just in time*, o trabalhador que não tem horas de trabalho contratadas, mas aparecerá no local em que for necessário a partir de alguns cliques na tela, sintetiza bem a dinâmica de obrigação de mobilidade para preservação do pacto espacial de comodidade.

A reprodução do espaço, pois, está relacionada às mobilidades para serviço, não só no caso estudado nessa tese, das trabalhadoras domésticas, mas talvez ainda mais drasticamente na lógica dos trabalhos por aplicativo, como analisam Fernandes, Peregalli e Canetierri. Ao pensar a reprodução do espaço na era do trabalho por aplicativos, analisam a profunda fragmentação que é “costurada” pelo epíteto da figura neoliberal, o trabalhador autônomo profundamente individualizado e invisibilizado. Na palavra dos autores

A costura que os motoboys fazem no trânsito como forma de atender às expectativas da circulação de mercadorias é a sutura necessária para esse tecido social esgarçado, um espaço urbano fragmentado e uma reprodução social que atinge um estágio crítico. (Fernandes, Peregalli e Canetierri, 2024)

O espaço fragmentado ao extremo do qual falam Fernandes, Peregalli e Canetierri não é feito para ser interligado pelo sistema de transportes tal qual está posto. Ou melhor, não no sentido de sua fragmentação. A fragmentação espacial compõe e interessa ao pacto racial expresso no espaço. O sistema de transportes, como já dito, interliga para que o trabalho seja possível, outro aspecto do pacto sociorracial. Daniel Caribé, em tese que esmiuça possibilidades e necessidade da tarifa zero para combate às desigualdades sociais, pensa a mobilidade urbana como produto e produtora de desigualdades justamente pelo controle imposto ao pertencimento à cidade. Nas palavras do autor:

Sendo um dos fatores que incide diretamente contra a apropriação do espaço, e conseqüentemente na circulação das pessoas pelas cidades - em especial as metrópoles -, a falta de familiaridade socioespacial, o desconhecimento a respeito da cidade na qual se habita, para além do território imposto, é o outro lado da hipermobilidade imposta aos trabalhadores. Enquanto uns atravessam a cidade e gastam horas preciosas dos seus dias em busca dos postos de trabalho e retornando para os seus lares ao final do dia, outros tantos se isolam nos seus bairros ou frações de bairros. Nenhum dos dois grupos, entretanto, apropria-se das cidades. (Caribé 2019, pp. 51-52)

Caribé chama esse processo de alienação socioespacial. No mesmo sentido, aqui tenho utilizado o vocabulário da despossessão, tanto espacial quanto temporal, que cerceiam a possibilidade de direito à cidade. Essa alienação ou despossessão se materializa especialmente no dispêndio financeiro colocado para a possibilidade de acesso ao mercado de trabalho, cada vez mais colocada a cargo do trabalhador. A concentração de postos de trabalho na RMRJ é marcante, como aponta Juciano Martins Rodrigues. Segundo dados trazidos pelo autor, o município do Rio de Janeiro concentra 74,2% dos postos de trabalho disponíveis. Dos 26,8% restantes, 17,1% estão distribuídos apenas entre quatro municípios: Niterói, Duque de Caxias, São Gonçalo e Nova Iguaçu. Desta forma, 91,3% dos empregos estão em apenas cinco dos 20 municípios da região metropolitana. Esta concentração se traduz em condições de descolamento em tudo precárias. Ainda segundo o autor, o tempo médio de deslocamento das pessoas que saem da periferia para o núcleo urbano é de 73,8 minutos, três vezes maior que o tempo das pessoas que se deslocam no interior dos próprios municípios (Rodrigues, 2017).

Além das perdas que essa quantidade de tempo despendido para o deslocamento implica - a despossessão do tempo - seu custo financeiro implica no comprometimento de parte significativa da renda familiar justamente nas áreas da RMRJ em que há uma menor concentração de renda. O Mapa da Desigualdade realizado em 2020 pela Casa Fluminense, em levantamento feito com as prefeituras das 22 cidades da RMRJ mostrou a disparidade do peso da tarifa de transportes no orçamento familiar entre os moradores das áreas periféricas e centrais da região⁹⁴. Nas áreas periféricas cerca de um terço do orçamento chega a ser comprometido com o transporte, número que não chega a 5% em áreas centrais⁹⁵.

⁹⁴ Analisando os dados da Pesquisa de Orçamento Familiar, Thomaz Leite acrescenta a tal compreensão a diferença entre os gastos com transportes realizados pelos trabalhadores formais e informais, demonstrando que os trabalhadores formais gastam mais com transportes, mas esse gasto significa um comprometimento menor da sua renda. A sua análise, com enfoque nas regiões periféricas da RMRJ, demonstra que quanto maior a renda e escolaridade pode haver um aumento de gasto com transporte público e, sobretudo, privado. O que, infere o autor, relaciona-se com a limitação de acesso a postos de trabalho melhor remunerados nas áreas centrais pelos trabalhadores informais, bem como o aumento do investimento em transporte privado para os trabalhadores formais (Leite, 2022). Traduzindo para os termos dessa tese, podemos pensar como o peso dos transportes coloca no limiar da impossibilidade da mobilidade os trabalhadores informais, enquanto a obrigatoriedade da mobilidade despossui financeira e temporalmente aqueles que tentam galgar degraus de ascensão econômica no mercado formal.

⁹⁵ Disparidade que tende a ter aumentado levando em conta o aumento elevado das tarifas de transporte da região metropolitana (Ônibus da região metropolitana sofrem ajuste de 9,97%; já transporte público que opera no interior, tem aumento de até 4,23%. Conferir

O mesmo problema é apontado por Rodrigues e Bastos ao fazer um diagnóstico da mobilidade na metrópole - e seu sempre iminente colapso. Como analisam os autores, há uma nítida dissociação entre as tarifas e os claros sinais de empobrecimento da população, agravado pelos aumentos recentes tanto das tarifas rodoviárias quanto metroferroviárias⁹⁶. Podemos discutir aqui se há uma efetiva dissociação, como a colocada pelos autores, quando parece ser parte das ferramentas de despossessão o peso das tarifas de transporte, como acima discutido. De toda maneira, o peso crescente do transporte, nos termos enunciados acima, funciona como forma de controle de circulação.

Este é, em grande parte, o argumento da análise de Villaça na clássica obra *Espaço intra-urbano no Brasil* (1998). Nela, o autor pensa o processo de produção do espaço como processo feito pelas elites para garantir acessibilidades e para o controle social por meio de deslocamentos. Morar nas periferias não significa somente a distância física das áreas com maior concentração de direitos e possibilidades de acesso, mas o tempo de deslocamento até estas áreas é em si uma forma de controle social pela regulação de quando e em que termos se dá a “entrada”.

Ricardo Barbosa da Silva, em recente estudo sobre o papel do tempo de deslocamento no processo de segregação espacial da região metropolitana de São Paulo, e analisa tais processos a partir de dados estatísticos do Censo, conclui que o tempo de deslocamento une os mais pobres e os negros, mais do que somente uma dimensão puramente geográfica. Nos termos do autor:

Assim, no caso da Metrópole de São Paulo, não bastou à elite de classe alta e média branca produzir as suas localizações e seus acessos vantajosos para o controle do tempo de deslocamento nas áreas centrais, mas ao mesmo tempo e sob o mesmo processo, ela também tornou o acesso dos pobres e dos negros das longínquas periferias urbanas praticamente impeditivo, através da manutenção da precariedade, do alto custo e do tempo perdido nos transportes coletivos que, independentemente do contexto urbano, dificulta a justiça social espacialmente distribuída na cidade (Harvey, 1980) que pudesse garantir uma mobilidade justa (Sheller, 2018). (Silva, 2024)

<https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/tarifa-de-onibus-rio-de-janeiro/>) e a tendência de home office para os moradores das áreas centrais.

⁹⁶ Young, Aguiar e Possas calculam esse valor como uma perda econômica na RMRJ entre 2,45 e 4,89% do PIB da RMRJ para dados de 2010, calculando a partir do valor médio de hora perdida no transporte. Sem considerar, pois, as demais consequências de natureza ambiental, barulho e aumento de riscos de acidentes que também implicam perda econômica para a população e para o Estado. (Young, Aguiar e Possas, 2013).

O principal ponto de sua análise é, pois, que a segregação na região metropolitana de São Paulo não é somente uma segregação espacial, mas também uma segregação temporal, “como uma barreira invisível de separação e controle do espaço”. Controle do espaço e controle do tempo, acrescento. A gestão de pertencimento organizada pelo sistema de transportes, junto à obrigação da mobilidade para acesso a postos de emprego, implica em um controle via horas de deslocamento nem um pouco desconsiderável.

Esta conclusão pode parecer contraditória com a demanda de trabalho pela branquitude - para quem deve funcionar o pacto racial. De fato, a precarização dos transportes levada até quase o limite da inviabilidade coloca em potencial risco a manutenção diária dos serviços necessários ao pacto espacial. Mas é esse risco, ou esse limite, que dão a fronteira, mais que do espaço, do pertencimento a ele. A desposseção de espaço e tempo só se mantém pela necessidade de cruzar as fronteiras urbanas, e pelas dificuldades colocadas nesse cruzar.

É nesse sentido também que Felipe Azevedo mobiliza a categoria “espaço interdito”, de Joseli Silva, para analisar os pressupostos da branquitude presentes na produção do espaço que inviabilizam a reprodução de discursos sobre ele advindos de corpos negros. Silva propõe a ideia de espaços interditos a partir de pesquisa direcionada à relação da produção do espaço e a vivência travesti em Ponta Grossa (PR), demonstrando que, dada a relação de coprodução entre espaços e discursos analisada pelo seu trabalho, a experiência que está fora do discurso da cis heteronormatividade será colocada também fora da produção de espaço. Transita nele, mas lhe é cerceada a produção discursiva, a possibilidade de uma total experiência do vivido.

Partindo dessa premissa e analisando justamente o espaço metropolitano da capital carioca, Felipe Azevedo busca compreender tal relação a partir de um marco de relações raciais, ou melhor, a partir do medo e paranoia brancos de serem colocados sob risco, que criam um discurso de interdição, nos termos de Silva, no qual a interdição implica um urbanismo militarizado. Neste sentido, defende Azevedo, todo projeto urbano do Rio de Janeiro foi um projeto voltado à eliminação corporal e subjetiva do outro. A história da cidade é a história colonial da produção discursiva dos espaços interditos:

Nesse ponto de vista, a produção do espaço do Rio de Janeiro parece emblemática por alguns aspectos históricos fundamentais, como ter sido a cidade que mais recebeu negros escravizados em toda a América (Cicalo e Vassalo, 2015) e essa realidade estar grafada nos corpos e na paisagem da metrópole carioca (Guimarães, 2015). De forma unívoca, se a concepção de raça se confunde com a formação da modernidade/colonialidade, a história da cidade se caracteriza como mediação desse projeto eficiente e catastrófico que se ancorou nos confins do humano. (Azevedo, p 10)

Esse projeto de interdição produzido pela paranoia branca (a citação acima não fala de projeto de interdição), continua o autor, incide na construção do espaço como possibilidade de ser vivido, como zona do ser, nos termos fannonianos. E assim que “o problema branco se torna problema negro, no que se refere ao espaço, quando este é produzido a partir de uma razão amparada por um desejo branco” (Azevedo, p.17). Esse espaço interdito, assim, o é não em um sentido literal, senão de produção espacial. E a possibilidade de produção desse espaço, diretamente relacionada à possibilidade de ser no espaço, proponho aqui, é gerida por um sistema de comportas materializado no transporte urbano. Tanto a produção espacial quanto o transporte no Rio de Janeiro, como já demonstrado no terceiro capítulo, são resultado de um projeto de organização do capital, levado a cabo prioritariamente pelo Estado, não de maneira aleatória, mas para propiciar que o trabalhador chegasse ao local onde era necessário sem a ele pertencer. E ambos os processos se entremeiam inseparavelmente⁹⁷. Retomando a conclusão de Oliveira após a análise de processos de remoção no Rio de Janeiro após o ciclo Olímpico:

Há áreas onde existe maior interesse imobiliário ou é local de expansão urbana, trazendo à baila a correlação produção da espacialidade em consonância com o uso, organização e produção capitalista do espaço vivido. No quesito “sujeitos”, as inferências sobre se tratar de lugares e sujeitos historicamente desumanizados ganha relevância: eram áreas de maioria de população negra, de baixa renda. O capitalismo racial está inscrito na produção da espacialidade carioca, ao mesmo tempo em que o espaço vivido fabricado dessa maneira também irá condicionar e recriar o caráter excludente dessas relações sociais ao não fornecer acessos a

⁹⁷ Embora o enfoque deste trabalho seja como a obrigatoriedade no movimento para o trabalho se inscreve na história urbana do Rio de Janeiro, as fronteiras de acesso ficam ainda mais nítidas se analisadas a partir da localização de infraestrutura urbana para acesso à direitos, em especial ao direito ao lazer. Embora o deslocamento para o trabalho tenha o peso mais significativo para o orçamento, não é somente este que configura a desigualdade territorial acima representada. Lazer, saúde, educação, também são direitos que possuem uma divisão territorial marcada na cidade e cujo acesso é mediado por condições econômicas para acesso ao sistema de transportes, entre outros entraves à mobilidade.

recursos básicos de condições de vida (a infraestrutura urbana) e limitar a cidadania efetiva de quem reside ali (Oliveira, 2023, p.166).

Tampouco os ciclos recentes de investimento em esportes implicaram uma ação diversa. Ao contrário, como aponta análise de Silva e Siqueira (2023), os ciclos de investimentos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro durante as grandes obras realizadas para a Copa do Mundo de 2014 e Jogos Olímpicos de 2016 não se traduziram em um sistema de transportes integrado ou buscando efetivamente reduzir as desigualdades socio espaciais. Os investimentos se concentraram na cidade do Rio de Janeiro e em bairros cuja média de renda é elevada, reiterando a maior oferta de possibilidades de deslocamento justamente para a parcela da população para quem se mover é mais uma opcionalidade que uma imposição.

A (i)mobilidade da branquitude é alinhavada por múltiplos deslocamentos para que exista, materializa o pacto espacial de pertencimento. Para que exista o bairro nobre, prioritariamente branco, é necessário que tanto tenham havido os processos de apropriação espacial físicos quanto a gestão de transportes para que os serviços sigam sendo prestados. É necessário que seja difícil e impositivo acessar esse espaço, quase na mesma medida. A obrigação da mobilidade para a população que presta tais serviços compõe o pacto espacial de pertencimento ao deixar nítidas as suas fronteiras raciais e de classe. Para que tudo seja perto lá, é preciso que seja longe em muitos outros lugares. As fronteiras, que reiteram o pacto de branquitude pela sua via espacial e imóvel pronunciam-se também na gestão de quem pode ser visto como sujeito da cidade no espaço, tema do próximo e último tópico desta tese.

4.3 - Precariedade e gestão de mobilidades: direito à cidade e os níveis de mobilidade

Thays Monticeli, em um detalhado apanhado histórico das representações da relação patroa empregada, fala da montagem de uma cultura doméstica na cultura brasileira, iniciada no período pós abolição e reconfigurada em contínuo desde então a partir das modificações no mercado de trabalho, relações econômicas e de gênero, mas também perpetuada desde então, apesar das modificações no mercado de trabalho, relações econômicas e de gênero. Sua definição de cultura doméstica perpassa, prioritariamente, a explicitação de papéis atribuídos nessa relação. A autora relaciona os pressupostos de reconhecibilidade destes “lugares” desiguais da cultura

doméstica com os entraves para realização dos direitos trabalhistas conquistados recentemente.

Monticeli realiza entrevistas com algumas contratantes de trabalho doméstico em Curitiba identifica a atualização dos mecanismos de diferenciação social na manutenção dessa cultura, dado pela

A “cultura doméstica” é explicitada nas representações, símbolos e posicionalidades que constroem as noções do que seja uma casa bem limpa e organizada, uma comida bem feita, uma mesa bem servida, banheiro impecavelmente limpo e desinfetado, uma roupa perfeitamente lavada e passada, quintal sem sujeiras, tirar o pó de absolutamente todos os móveis e cantinhos, quartos discretamente cheirosos e organizados, além de posicionar os sujeitos em determinados e hierarquizados espaços da casa e exigir comportamentos, práticas e posturas morais e controle dos corpos. (Monticeli, 2017. P. 25)⁹⁸

O conceito de Monticeli em muito se relaciona com a perspectiva de trabalho doméstico discutida no segundo capítulo desse trabalho, respondendo a uma história colonial que reitera em todas as possibilidades os lugares de pertencimento que a configuram. Esses lugares são tanto lugares materiais, como já discutido, como lugares subjetivos. Tanto no ambiente de trabalho - a casa dos patrões - quanto no urbano, os deslocamentos constantes entre pertencer e não pertencer são uma das marcas dos deslocamentos das trabalhadoras domésticas. E esses deslocamentos são parte indissociável daquilo que compõe a branquitude enquanto uma categoria espacial.

Maria Victoria Castro e Lana Ibarra (2016), ao analisarem a relação entre mobilidade de mulheres e o transporte informal, em especial “motorratores”, mototaxistas, em Cali, na Colômbia, destacam, justamente, como a não neutralidade do espaço se manifesta nas relações de gênero da organização espacial. Principalmente, no que aqui mais me interessa, como a espacialidade da cidade reflete as relações de poder e a maneira como o direito distribui recursos e identidades⁹⁹.

⁹⁸ Embora não tenha nenhuma pretensão estatística, interessante destacar que das 10 entrevistadas por Monticeli 9 são brancas e 1 é amarela (Monticeli, 2017).

⁹⁹ Dialogando com os autores da Geografia Legal, Castro e Ibarra sugerem a Geografia como uma caixa de ferramentas metodológicas para o Direito levar a sério o espaço, o que significa entender “como o Direito molda as espacialidades e as legitima” (2016. P 235), a dizer, não tomar o espaço como pré constituído (ou pré político), mas anunciar uma leitura de sua constituição conjunta e contínua.

As autoras enfrentam diretamente a ideia de espaços nas cidades, em especial nas cidades sul-americanas para o discurso de desenvolvimento neoliberal, que há lugares em que a infraestrutura urbana “não chega”. Em sua análise do transporte “informal” de Cali, apontam como este emula o sistema de transporte formal, com nítida tolerância da polícia e, como elemento determinante, com uma consistente distribuição de papéis de gênero na implementação do serviço. Os transportes ditos informais estão, defendem as autoras, fortemente burocratizados. E a demanda prioritária de mulheres (89% do contingente da pesquisa) indica, sobretudo, o não atendimento das rotas necessárias para elas nos transportes tradicionais. Sintetizam:

Assim, a pobre conectividade do transporte público poderia incidir na maneira como as mulheres poderiam se mover nas cidades. O ingresso das mulheres a diferentes espaços da cidade é limitado pela associação do trabalho reprodutivo com o lar e o produtivo nos centros de produção industriais das cidades, o que deixa de fora o trabalho doméstico que fazem em locais diferentes do seu (que não se priorizam nas rotas do serviço de transporte público (2016, p 250). Tradução própria¹⁰⁰

Para que exista uma branquitude que possa não se mover, como dito no final do tópico anterior, é necessário que quão mais distante do núcleo de pertencimento dessa branquitude, mais o deslocamento seja uma obrigação. Esse deslocamento obrigatório é, como explicam as autoras, profundamente dificultado pelos próprios transportes que o possibilitam. O que, como discutido no tópico anterior, parece uma contradição em termos. Se a branquitude precisa dos serviços para sua imobilidade/opção de mobilidade, como a dificuldade do transporte se alia a isso? A obrigação do deslocamento feita de forma precária leva a um espaço diário de não pertencimento, em outro tipo de desposseção: a desposseção do tempo, a desposseção financeira, a desposseção de pertencimento aos espaços.

As desposseções que a obrigação de mobilidade informa tem como resultado uma relação de distanciamento das possibilidades de acesso a bens urbanos, mesmo quando se chega a uma proximidade física. A presença cerceada por todas as limitações da construção espacial tem suas próprias fronteiras e seu próprio tipo de

¹⁰⁰ No original: “Así, la pobre conectividad del transporte público podría incidir en la manera como las mujeres puedan moverse en las ciudades. El ingreso de las mujeres a diferentes espacios de la ciudad es limitado por la asociación del trabajo reproductivo con el hogar y el productivo con los centros de producción industriales de las ciudades, lo que deja por fuera el trabajo doméstico que hacen en hogares diferentes al suyo (que no se priorizan en las rutas del servicio de transporte público)”.(Castro e Ibarra, 2016, p.250)

desposseção. A construção da cidade a partir do binômio mobilidade/imobilidade materializa-se, pois, por fim, nas condições de pertencimento à cidade e acesso a direitos. Acesso mediado tanto por condições subjetivas quanto pelo próprio tempo de deslocamento. Como conclui Ricardo Silva (2024) na já citada análise sobre a região metropolitana de São Paulo:

Nesse processo, o tempo de deslocamento revela-se como um condicionado (produto) e um condicionante (produtor) do processo de segregação espacial, revelador das dificuldades de acessibilidade aos lugares e às suas oportunidades, gerando desigualdades entre aqueles que perdem mais ou menos tempo em seus deslocamentos diários. É desse modo que a segregação não é somente uma separação espacial, mas também temporal, em que o tempo de deslocamento une os pobres e os negros e os separa dos ricos e dos brancos.

As dinâmicas de opção de mobilidade e obrigação de mobilidade materializam as formas de desposseção subjetivas, gerindo as precariedades e o pertencimento à cidade para sua concretude. Para tal discussão, valho-me do trabalho da filósofa estadunidense Judith Butler, em diálogo com o já citado trabalho de Denise Ferreira da Silva. Em seus estudos em busca de uma relacionalidade ética, Butler tem prestado especial atenção à relação entre corpo e espaço na configuração das condições de apreensão de vidas e coexistência no mundo. Esta capacidade de apreender vidas seria anterior mesmo ao fato de reconhecê-las, pois depende da existência de esquemas de inteligibilidade que nos permitem apreender uma vida para então reconhecê-la como tal. Os esquemas de inteligibilidade, responsáveis pela organização do que nos é cognoscível, para Butler, condicionam as normas de reconhecimento através das quais reconheceremos ou não. Ou seja, antes do possível reconhecimento, há a possibilidade de apreensão dentro de um esquema que torna inteligível. É preciso primeiro conseguir ver uma pessoa - ter o esquema de inteligibilidade para vê-la - para que as normas de reconhecimento incidam. Nos termos que tento trazer para cá, que espaço, ou como o espaço organiza essas normas que primeiro tornam o corpo apreensível para depois ser ou não reconhecível.

Esta organização do reconhecimento se dá, na obra da autora, por molduras, operações de poder que não delimitam a condição de aparição - nos termos desta tese, o ingresso e trânsito por um determinado bairro - mas a esfera de aparição, em que termos se dará a apreensão dessa vida. A forma da apreensão das vidas, organizada

por tais molduras - operações de poder politicamente saturadas (Butler, 2016, p 14) é o que evidencia outro conceito fundamental para a autora, a distribuição desigual das condições de precariedade. Partindo da afirmação que somos todos corpos vulneráveis uns aos outros, a dizer, nossa vida é vulnerável e exposta potencialmente à violência, Butler analisa a distribuição desigual desta vulnerabilidade a partir da ideia de precariedade. Precariedade, para Butler, baseia-se em uma concepção “mais ou menos existencial” do corpo como algo fundamentalmente dependente, condicionado tanto pela sua vulnerabilidade em relação a outros corpos quanto em sua relação/condição de existência frente ao espaço. Toda vida é precária por definição, mas a condição precária refere-se à distribuição desigual de exposição a esta precariedade. (Butler, 2016)

Pensando explicitamente no espaço urbano, Butler pontua como a interação corpo-espaço não se dá em via de mão única, mas como processo que forja o corpo pelo espaço e distribui as condições de precariedade espacialmente. A distribuição desigual da precariedade não terá, assim, fronteiras físicas às quais ser associada, nem se encerra nas caracterizações de sujeitos ou grupos de sujeitos. Essa distribuição se materializa nas molduras espaciais e subjetivas em constante negociação, as condições de apreensão de uma vida dadas por operações de poder - em Butler - enquadramentos. O enquadramento organiza o que é visto, em que termos é visto, o que é reconhecível, compreensível, como uma vida plena.

Trazendo esta discussão para o objeto central desta tese, a construção do espaço urbano em função da (i)mobilidade da branquitude cria condições de apreensão como vidas em seu sentido mais pleno justamente para pessoas brancas. Nos termos de Grada Kilomba, já trazidos neste capítulo, são as membranas de pertencimento.

A branquitude poder ter a si associada a opcionalidade da mobilidade, nesse sentido, poderia ser dito como carregar um enquadramento que, via de regra, garante seu reconhecimento como vida na interação com os mais diversos espaços. O espaço da branquitude se recria em todos os seus deslocamentos porque uma das criações deste contrato racial é o pertencimento constante. Complementarmente, na organização urbana que implica a obrigatoriedade da mobilidade imposta à maior parte da população não branca para dentro de uma moldura na qual não é, via de regra, integralmente reconhecida enquanto vida plena. As fronteiras de reconhecimento espaciais são organizadas justamente para permitir o ingresso, ou

melhor, a passagem, só com todas as operações de poder que garantem o mínimo de pertencimento, de cognoscibilidade.

Resgatando a discussão já brevemente trazida de Denise Ferreira da Silva, ao falar da produção de não sujeitos para a continuidade do regime de violência nas favelas cariocas, a autora define como a produção de não sujeitos, no-bodies, é uma violência anterior à violência policial, para que esta possa acontecer. A violência de negar subjetividade e existência para que os corpos sejam disponíveis para a violência estatal. Nos termos urbanos aqui propostos, penso na produção dessa disponibilidade pelo deslocamento obrigatório para o trabalho. As formas de despossessão que se configuram no forçar à moldura espacial da branquitude para necessariamente não pertencer a ela.

Há a obrigação do movimento para acesso a direitos, o direito ao trabalho, sobretudo. Por outro lado, o último nível elencado, a impossibilidade da mobilidade - o risco de ser colocada totalmente fora do enquadramento de existência e direitos na cidade - como a garantia do sistema que não importa quão violento seja esse deslocamento, ele seguirá sendo feito, porque a outra opção é a exclusão da possibilidade de acesso. É do que Milton Santos fala quando fala na “imobilidade relativa do morador da periferia”¹⁰¹.

Pensando tal perspectiva a partir de uma ideia de direito à cidade, tal qual trabalhada por Henri Lefebvre, é possível pensar como a obrigação da mobilidade tanto afasta do vivido no local de moradia, quanto, por forçar a entrada em um enquadramento onde se é, por definição, mais precário, a dimensão do vivido também não está disponível. Lefebvre trabalha a produção da cidade através de uma tríade conceitual composta pela noção do concebido, percebido e vivido como

¹⁰¹ Em sua análise sobre a metrópole de São Paulo, Milton Santos analisa especialmente a profunda dependência da população mais pobre do transporte público e como ela se traduz, ao fim e ao cabo, em imobilidade. Essa imobilidade relativa da qual fala Santos é resultado direto do alto custo de transportes pois, como sintetiza o autor, quanto mais se ganha mais se move. (Santos, 1990). Tal afirmação pode superficialmente parecer contrária à hipótese aqui defendida, ao falar de imobilidade quando insisto na obrigação da mobilidade. A leitura estatística das proposições de Santos me leva a pensar que imobilidade relativa e obrigação de mobilidade são descrições complementares do fenômeno. A imobilidade relativa, resultado os altos custos de transporte e dificuldades do percurso implica no movimento como recurso único para trabalho, ou seja, obrigação de mobilidade. O alto custo imposto físico e financeiro impossibilita a mobilidade enquanto direito, relegando-a ao limite das suas possibilidades para o sustento. Ainda para Santos, essa imobilidade leva à fragmentação da metrópole e sua desintegração. Em outros termos, é só a mobilidade do trabalhador – esse que se move parca e dificilmente – que integra minimamente a metrópole. A mobilidade das classes altas, tão possível quanto desnecessária, não faz espaço metropolitano.

indissociáveis na produção e reprodução do espaço. O espaço percebido relacionase à percepção, às rotinas diárias no espaço, o concebido refere-se à representação, inclusive técnica, enquanto o espaço vivido fala da apreensão do espaço pela vida cotidiana. A produção do espaço, para o autor, não é uma produção meramente física, mas a produção de um modo de vida. E o direito à cidade é o direito ao espaço vivido, apreendido cotidianamente. Esse direito que é na mesma medida despossuído para quem tem a obrigação de deslocar-se para um enquadramento no qual não pode ser integralmente sujeito, é garantido para quem habita com pertencimento o espaço privilegiado da cidade. O direito à cidade só pode ser pensado em termos de opção de mobilidade. A opção de mobilidade é uma formação espacial de branquitude na dinâmica colonial urbana do Rio de Janeiro. A obrigação do movimento cerceia as possibilidades de produção do espaço, e isso não é uma consequência deletéria da ordem urbana, mas parece inscrita em sua formação.

Como apontam Fornasier e Knebel (2023), há uma relação indissociável e contraditória entre homogeneidade e fragmentação. A produção urbana capitalista articula continuamente tais processos, bem como a hierarquização do espaço. A despossessão tem, assim, papel fundamental na produção da cidade, pois orienta o desenvolvimento em um sentido desigual, fragmentando alguns territórios para homogeneizar outros e hierarquizar ambos.

É nesse sentido que busco articular a ideia da despossessão, largamente utilizada tanto para compreensão da forma de constante hierarquização e segregação espacial quanto da própria despossessão do tempo enquanto obrigação de deslocamento precário como um projeto constata de despossessão subjetiva em nome da manutenção dos pactos de poder da branquitude.

Marina Bonadio, também buscando ler a forma de despossessão urbana a partir das discussões éticas da filosofia de Judith Butler, destaca como para a despossessão econômica é sempre necessária uma despossessão anterior, subjetiva, própria da potencialização da precariedade. O que se expressa também na fala de Denise Ferreira da Silva lembrando a violência total requerida para a apropriação de terras e corpos racializados. O que tendo aqui somar a essa conversa urbanofilosófica é a despossessão também subjetiva expressa pela despossessão do tempo, na imposição da mobilidade, bem como a obrigação dessa mobilidade como uma dimensão de

perda subjetiva. A obrigação da mobilidade força, também, a um enquadramento. O sujeito necessariamente menos sujeito nas molduras raciais da dinâmica urbana¹⁰².

Retomo aqui à pandemia de Covid-19, que mesmo insistindo em seu lugar como não-tema desta tese, foi trazida à análise de todos os principais tópicos utilizados para a construção do argumento. O recurso constante à pandemia, às medidas tomadas na pandemia e análises a ela referenciadas, se dá tanto pela defesa teórico e política feita na introdução, quanto pela riqueza de construções teóricas que ela propicia e alarga para pensar a gestão de direitos no espaço urbano. Márcia Pereira Leite, em texto escrito ainda no desenrolar da fase mais aguda da pandemia de Covid-19, analisa a dinâmica da sociedade brasileira e, em especial, do Rio de Janeiro, como uma legitimação da biopolítica da precariedade como promessa para retorno à “normalidade”. Retomando a terminologia foucaultiana da biopolítica como paradigma de governo próprio à modernidade, usando de formulações raciais para constantemente negociar a diferenciação entre quem se encontra no “fazer viver” ou no “deixar morrer”. A autora dialoga também com a ideia de necropolítica de Achille Mbembe e sua análise do “fazer morrer” como normalidade para os países do Sul Global - como complemento necessário à existência da biopolítica do norte, de modo a pensar nas políticas pandêmicas como um momento de aumento da zona de maior precariedade, nos termos de Butler, para aquelas populações que de fato sempre estiveram entre as que poderiam ser dispostas para ou em regimes de normalidade (Leite, 2020).

A amplitude dos usos então de fórmulas como “trabalhadores que não puderam parar”, bem como o intrincado debate acerca da dimensão da categoria “trabalho essencial”, já antes enunciado, sintetizam a normalização discursiva da disponibilidade de determinadas vidas para a continuidade de outras. A autora chama, assim, de biopolítica da precariedade a disposição de vidas precárias para retomada -

¹⁰² Denise Ferreira da Silva, em uma crítica além da de Lugones, discute como a conceituação de raça trazida por Quijano a estabelece como um datum anterior ao capital. Para Ferreira da Silva, dentro de sua proposta crítica aos elementos filosóficos que sustentam o Mundo Ordenado da epistemologia europeia, é necessária uma “figuração fractal da tríade formada pelo colonial, racial e capital”. Romper o que a autora nomeia como separabilidade e anterioridade para, tendo a compreensão em continuum como grande proposta, compor outra relação espaço temporal com o sistema colonial. (Silva, 2024)

ou manutenção - da continuidade da prestação de serviços que se caracteriza como normalidade¹⁰³.

Talvez por isso eu tenha insistido nas relações com a pandemia durante toda a tese. A explicitação dos pactos raciais em sua perspectiva espacial foi inescapável durante o isolamento social. Mas ainda mais inescapável foi a forma como se deu o retorno à normalidade. O dito novo normal foi uma “renovação de votos” das hierarquias urbanas. Os processos de despossessão subjetiva da obrigação de mobilidade, membrana de enquadramento da/para branquitude, é mais norma do que novo, como as hierarquias do trabalho doméstico tornam sempre tão próximo e tão distantemente nítido.

¹⁰³ Nas palavras diretas da autora: “Assim, se convoca ao trabalho e à circulação na cidade as vidas precárias, aqueles que podem morrer porque são substituíveis, ainda mais com taxas de desemprego crescentes”. (Leite, 2020, p. 8)

5) Conclusão

Comecei essa tese dizendo que uma pesquisa se faz com muitos engarrafamentos. Ao menos as sobre mobilidade urbana. Terminei somando a ela que uma pesquisa se faz também com muitos acidentes de percurso. Essa tese passou por muitos, acadêmicos e pessoais. Fazer um doutorado é trazer no texto quatro anos da gente, de todos os movimentos que o trabalho permitiu ou indicou, e tudo que ele sugere para depois. Tento concluí-la olhando para frente, para os caminhos que abre de continuidade de pesquisa e trabalho.

A hipótese inicial que moveu a pesquisa tentava entender a gestão de pertencimento à cidade pelas comportas materializadas na mobilidade urbana. Em outras palavras, tentava perceber quem podia acessar plenamente o direito à cidade e quem dependia de um trem que diminui a frequência no final de semana e para de passar a meia noite. Essa proposta tinha como propósito não muito evidente também mostrar não só a gestão de território/direito, mas como a segregação espacial no Rio de Janeiro funciona mais pela segregação de produção de espaço que por uma segregação física.

As fundamentais questões trazidas pela banca de qualificação me indicaram que talvez o curso que a pesquisa tomava se afastava da pergunta inicial. Tanto a falta de um recorte mais específico de um modal de transporte para análise quanto a ausência significativa dos fluxos de deslocamento das trabalhadoras domésticas. A partir de tais críticas iniciei um processo de releitura da proposta de pesquisa, encarando também os limites de reconfiguração de um projeto que teve seu primeiro ano e meio de pesquisa marcado pela fase aguda da pandemia, o que inviabilizou muito do que eu pensava como possíveis trabalhos de campo. Comecei a perceber, a partir da análise da literatura e dos dados, que a minha pergunta mais se relacionava com a produção do espaço para/com a produção de hierarquias raciais e generificadas do que efetivamente delinear os fluxos de deslocamento. O trabalho doméstico passou de parte da pergunta de pesquisa para objeto a ser analisado na materialização do processo. Mas ainda persistia o incômodo de algo que faltava para que a pergunta que eu fazia estivesse, de fato, sendo respondida pela pesquisa que eu organizara.

Ainda faltava algo, mas não tanto na resposta, como eu buscava, e sim em reconfigurar a própria pergunta de pesquisa.

A forma final da hipótese - aquele momento mágico em que a gente entende sobre o que é a tese - veio em uma conversa informal com alguém que dá aulas particulares na casa de uma família muito rica. A aluna, do seu apartamento com vista para o mar, não entendia bem as distâncias da cidade, nunca pegou um metrô e não tem muita curiosidade para a vida além da zona Sul do Rio, porque, afinal, nada falta ali. Nada falta nesta casa em que chega comida por entregas recebidas por uma empregada eternamente disponível e até os professores aparecem já disponíveis na sala de estudos. Me peguei pensando sobre essa cena, e sobre como de fato eu não estava estudando as mobilidades daquelas trabalhadoras, mas como todas essas mobilidades foram arquitetadas - em múltiplos sentidos - para que tivesse “tudo” na zona Sul do Rio. Ou, como defini em meu momento “eureca” desta conversa, quão mais branco você é, menos você precisa sair do seu bairro. A cidade foi feita para isso. E isso está materializado no sistema de transportes. A (i) mobilidade da branquitude sendo o ponto fixo para onde flui o desenho da cidade. A negociação de níveis de mobilidade compondo essa opção de mobilidade absoluta, que pode inclusive não sair de casa.

Pelas análises realizadas ao longo do trabalho, portanto, foi possível perceber o movimento constante de produção espacial do Rio de Janeiro como um movimento de produção espacial da/para branquitude. Ao colocar-se como ponto fixo em torno do qual a cidade é construída e para onde confluem postos de trabalho, opções de lazer, concentração de estabelecimentos de saúde. Falar em ponto fixo, reitero, é um ponto que pode ser fixo, embora nada restrinja seu deslocamento quando desejado. O que não se pode dizer da população que habita as regiões não centrais, para quem a mobilidade diária é, via de regra, uma obrigatoriedade para acesso à possibilidade de direitos, à uma possibilidade sempre incompleta de ser sujeita de tais direitos. a branquitude se apropria não só do espaço, mas do tempo de. O sistema de transportes, como foi desenhado, garante a mobilidade na medida da demanda destes espaços, de modo a garantir sua possível imobilidade e, mais que tudo, controlar quem e quando entra. O sistema de transportes funciona, pois, como uma comporta de pertencimento aos espaços - mas não à produção dos mesmos.

Para tanto, iniciei este trabalho com um apanhado teórico geral que situava os principais aportes teóricos da pesquisa, bem como o caminho de delineação da forma final da hipótese de pesquisa. No segundo capítulo, realizei uma análise histórica e teórica da formação do trabalho doméstico. Historicamente, ao localizar a assunção do trabalho doméstico como um trabalho subalterno e realizado por mulheres prioritariamente no século XIX, e, no Brasil, ainda mais fortemente no início do século XX, conclui como o desenho do trabalho doméstico desde seu nascimento é uma articulação das categorias coloniais de gênero, raça e classe, não podendo ser compreendido teoricamente senão nessa imbricação. Colocando esta conclusão em debate com os principais pontos das teorias de cuidado e teoria da reprodução social, a ausência da articulação colonial informou a diferença entre trabalhos de cuidado remunerados ou trabalho reprodutivo remunerado para a chave analítica que trabalho doméstico permite analisar. A espacialização desse trabalho doméstico no âmbito urbano colocou em questão a dicotomia público e privado, possibilitando um olhar urbano que informa outras construções socioespaciais. Por fim, analisei a história jurídica da regulamentação - ou das dificuldades e interdições da regulamentação do trabalho doméstico - concluindo a partir dela como a manutenção das hierarquias raciais inscritas na concepção do serviço doméstico seguem reiteradas pela estrutura jurídica brasileira.

No terceiro capítulo, dentro de uma leitura da história urbana do Rio de Janeiro a partir do seu sistema de transportes, busquei evidenciar como a forma da mobilidade no Rio atende a um projeto de exclusão territorial e gestão populacional que, também, reitera a criação hierárquica do espaço. Na parte inicial do capítulo dialoguei brevemente com as perspectivas de urbanização e metropolização que dão uma chave de análise para a história urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Compreendendo o urbano como fenômeno que atende a projetos de organização populacional e a metropolização como uma formação fragmentada ligada pelo sistema de transportes, passei à compreensão histórica da RMRJ guiada por essa linha descontínua da montagem do seu sistema de transportes. A história urbana do Rio de Janeiro, como indicaram os dados analisados, é marcada por uma expulsão constante da população pobre das áreas de centralidade econômica, ao mesmo tempo que demandava sua presença como corpo de trabalho. Essa configuração, analisada sob a ótica das constelações de mobilidade de Tim Cresswell, informam como a obrigação

da mobilidade no Rio de Janeiro foi se construindo conjuntamente à possibilidade da não mobilidade para aqueles que podiam continuar habitando áreas centrais. Olhando para os fluxos de trabalho doméstico, foi possível concluir que a formação urbana da RMRJ impôs crescentemente às trabalhadoras domésticas a obrigação da mobilidade e todos os custos a ela relacionados, o que espacializa e reproduz as hierarquias de gestão de pertencimento à cidade.

Por fim, no quarto capítulo, estas hierarquias foram nomeadas a partir da conceituação de capitalismo racial e branquitude como categoria espacial. A discussão teórica a partir do conceito de capitalismo racial permitiu a compreensão da categoria raça como fundante dos processos de desapropriação do colonialismo e do capitalismo, sendo a desapropriação territorial constante, a despossessão de espaços e direitos na cidade, uma forma de continuidade do processo que criou o espaço urbano, especialmente o espaço urbano colonial. Essa desapropriação cria não só os espaços disponíveis para a reprodução da urbanidade capitalista, como criam em continuidade o espaço de quem não é obrigado a sair, o espaço da branquitude. A conceituação de branquitude como pacto de pertencimento, a partir da análise histórica e pela chave do capitalismo racial, possibilita a conclusão de um pacto também espacial de apropriação territorial e de direitos na cidade. Os deslocamentos para o trabalho denunciam tal pacto justamente por quem é obrigado a se mover para o acesso ao trabalho ser despossuído das possibilidades de acesso a direitos pelos enquadramentos de cidade disponíveis. Por um lado, a obrigação de deslocamento das trabalhadoras domésticas rasura os conceitos clássicos de mobilidade e imobilidade, demonstrando a negociação constante de pertencimento e possibilidades subjetivas. Por outro, e de maneira ainda mais clara, a imobilidade para a branquitude não é impossibilidade em nenhum nível. A gestão de pertencimento à cidade tomou forma na gestão de precariedades no urbano.

Muito ficou de fora, evidentemente. A violência policial constante é, igualmente, fator fundamental na produção e reprodução do espaço no sentido das análises aqui propostas, muito embora não tenha sido objeto desse estudo. Toda uma outra tese poderia ter sido feita só com a análise de como o sistema de transportes se reorganiza em finais de semana para cercear o acesso às praias da zona Sul, ou, em sentido contrário, como surgem mais metrô e trens quando o caso é a população da zona Sul ir a um show ou jogo de futebol na zona Norte. A estrutura de entregas por

plataformas, que dá outra dimensão para a imobilidade facultada à branquitude com sua disponibilidade absoluta e sem rosto. O custo do transporte, cada vez mais repassado ao trabalhador com a informalidade e aumentos abusivos das concessionárias, tem sido combatido pela discussão presente e atuante sobre as políticas de tarifa zero. As obras recentes da Transoeste, Transbrasil e Terminal Gentileza, prometendo integração e maior velocidade para o deslocamento, parecem reiterar os fluxos aqui desenhados. Todas essas temáticas, que apareceram em maior ou menor volume durante a discussão, compõe, a meu ver, o mesmo fenômeno de distribuição desigual de precariedades materializado na obrigação da mobilidade para acesso a direitos.

A construção de todos esses fenômenos, pretendi aqui demonstrar, cria a possibilidade constante de escolha sobre como se mover na cidade para quem participa do pacto espacial de pertencimento da branquitude. A discussão jurídica sobre a garantia de direitos para trabalhadoras domésticas, vista sob a perspectiva aqui analisada, em muito ultrapassa a garantia de direitos trabalhistas – conquanto essa siga fundamental. A garantia de direitos para trabalhadoras domésticas é uma questão de direito à cidade, nomeando a negociação constante da possibilidade de mover-se fisicamente e para dentro das molduras de pertencimento jurídico à cidade. As trabalhadoras domésticas denunciam por seu próprio movimento os enquadres do ser sujeito de direito no ser sujeito de direito à cidade.

Apesar de seus desvios, acidentes, vias interditadas, creio que o presente trabalho consegue demonstrar as hierarquias constitutivas do trabalho doméstico como hierarquias constitutivas do urbano. Esse desenho desigual de cidade sendo possibilitado continuamente pela distribuição desigual da mobilidade. Mais do que tudo, como a mobilidade de uns está ligada - porque possibilita - a imobilidade de outros.

6- Referências Bibliográficas

ALBERNAZ, M. P.; DIÓGENES, M. Impactos do planejamento urbano na localização das indústrias nas cidades: um estudo sobre o zoneamento industrial nos subúrbios da metrópole do Rio de Janeiro. **Acervo**, [S. l.], v. 36, n. 1, p. 1-23, 2022. Disponível em: <https://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/1877>. Acesso em: 21 abr. 2024

ALBUQUERQUE, M. **De quantos caminhos se faz um direito**. Rio de Janeiro: Editora Gramma, 2020.

ALVES, C.C.F. **O trabalho reprodutivo sob o capital: mulheres, classe e raça no trabalho doméstico e no cuidado**. São Paulo: Letramento, 2021.

ALVES, G. A. **A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

ALVES, J.A. Topografias da violência: necropoder e governamentalidade espacial em São Paulo. **Revista do Departamento de Geografia**, v. 22, p. 108134, 2011.

AMAR, Georges. “Le nouveau paradigme de la mobilité » in AMAR, Georges. **Homo mobilis - une civilisation du mouvement**. `Paris : FYP Éditions, 2016.

AMARAL, M. Tempos da Mobilidade: Três notas de uma nova partitura espaço-temporal. **Revista da Ufmg**, Belo horizonte, v. 23, n. 1 e 2, p. 154-179, jan./dez. 2016.

ANDRADE, L. e MENDONÇA, J.. **A questão da segregação in Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz. Reforma Urbana e Direito à Cidade - Questões, Desafios e Caminhos**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.

ARAÚJO, R. M B. **A vocação do prazer. A cidade e a família no Rio de Janeiro republicano**. Rio de Janeiro: Rocco, 1995.

BARBOSA, J. L. “O significado da mobilidade na construção democrática da cidade” in BALBIM, KRAUSE E CUNHA, (org) **Cidade e Movimento. Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: IPEA- ITDP, 2016.

BENTO, M.A “Branqueamento E Branquitude No Brasil” In: **Psicologia social do racismo - estudos sobre branquitude e branqueamento no Brasil** in Iray Carone, Maria Aparecida Silva Bento (Organizadoras) Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

BENTO, M.A. **O pacto da branquitude**. São Paulo: Companhia das Letras, 2022.

BERNARDINO-COSTA, J. “Colonialidade do Poder e Subalternidade: os sindicatos das trabalhadoras domésticas no Brasil”. **Revista Brasileira do Caribe**, VII(14), 2007.

BERNARDINO-COSTA, J.. (2015). “Decolonialidade e interseccionalidade emancipadora: a organização política das trabalhadoras domésticas no Brasil” **Sociedade E Estado**, 30(1), 2015. <https://doi.org/10.1590/S0102-69922015000100009>

BERNARDINO-COSTA, Joaze. **Sindicatos das trabalhadoras domésticas no Brasil: teorias de descolonização e saberes subalternos**. Brasília, 2007. 274 f. Tese (Doutorado em Sociologia)-Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

BLOKLAND, T., & VIEF, R.. “Making sense of segregation in a wellconnected city: The case of Berlin”. **Urban Socio-Economic Segregation and Income Inequality**, 2021

BONADIO, M. G. “Tessituras com, contra e além do direito à cidade: por uma justiça dissensual nos enredamentos da despossessão”. **Revista Direito E Práxis**, 11(1) 2020. <https://doi.org/10.1590/2179-8966/2020/48471>

BRAGA, C. « Quand la ville dessine l’art : le paysage urbain dans le théâtre de Nelson Rodrigues ». In PENJON, J. & DUMAS, C. **Paysages urbains du monde lusophone**. Centre de Recherche sur les pays lusophones-crepal. Cahier hors-serie n 2. Paris : Presses Sorbonne Nouvelle, 2014.

BRANDÃO, A. C. B. **Gênero, governança e direito à cidade: o lugar das mulheres na agenda urbana internacional**. Rio de Janeiro: Lumen Iuris, 2023.

BRASIL DEBATE. **Reforma trabalhista: 78,4% dos postos criados são intermitentes ou parciais**. Disponível em:<<https://brasildebate.com.br/reformatrabalhista-784-dos-postos-criados-sao-intermitentes-ou-parciais/>>.Acesso em: 2 de abril de 2021

CALLIL, V.; PICANÇO, M.. **Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos**. 1ª Ed. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2023.

CARLOS, A. F. A.. Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o “direito à cidade”. **Revista Direito E Práxis**, 11(1), 2020. <https://doi.org/10.1590/21798966/2020/48199>

CARMO, J.; MOREIRA, T. A. O projeto brasileiro de regiões metropolitanas (1933-1973). **Acervo**, [S. l.], v. 36, n. 1, p. 1-36, 2023. Disponível em: <https://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/1869>. Acesso em: 21 abr. 2024.

CARNEIRO, S. **Racismo, sexismo e desigualdade**. São Paulo: Selo Negro, 2011.

CARVALHO, I. M. M. “Desigualdades raciais no espaço urbano”. **Cadernos do CEAS: Revista Crítica de Humanidades**.Salvador, v. 45, n. 249, p. 137-166, jan./abr. 2020.

CARVALHO, I. M. M. de. “Desigualdades Raciais No Espaço Urbano”. **Cadernos Do CEAS: Revista crítica De Humanidades**, 45(249), 2020. <https://doi.org/10.25247/2447-861X.2020.n249.p137-166>

CASTRIOTA, R. “Urbanização planetária ou revolução urbana? De volta à hipótese da urbanização completa da sociedade”. **Revista Brasileira De Estudos Urbanos E Regionais**, n 18 (v3), 2016. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2016v18n3p507>

CASTRO, M. Y BUCHELY, L. “Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali”. **Estudios Socio-Jurídicos**, 18(2), 2016. Doi: [dx.doi.org/10.12804/esj18.02.2016.08](https://doi.org/10.12804/esj18.02.2016.08)

CASTRO, M. Y BUCHELY, L. “Sex and the City: On the Politics of Producing Identities through Space”. **ACME: An International Journal for Critical Geographies**, 2023, 22(2): 971-991

CERON-ANAYA, H. PINHO, P DE S. RAMOS-ZAYAS, A. “A conceptual roadmap for the study of whiteness in Latin America”, **Latin American and Caribbean Ethnic Studies**, 18:2, 2023. DOI: 10.1080/17442222.2022.2121110

COLLINS, P. “Aprendendo com a outsider within: a significação sociológica do pensamento feminista negro”. **Dossiê: Decolonialidade E Perspectiva Negra • Soc. estado**. 31 (1) • Jan-Apr 2016 • <https://doi.org/10.1590/S0102-69922016000100006>

COUTINHO, R. & FERREIRA, M. **A Uberização do Trabalho doméstico em tempos de pandemia: precarização de uma categoria precarizada**. Palavra Seca. Belo Horizonte, v 1 n 1 mar/ago 2021 p125-147.

CRESSWELL, T. “Towards a Politics of Mobility. Environment and Planning D”: **Society and Space**, 28(1), 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>. 2010

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

CURIEL, O. “De las identidades a la imbricación de las opresiones. Desde la experiencia”. In **Encrespando. Anais do I Seminário Internacional: Refletindo a Década Internacional dos Afrodescendentes** (ONU, 2015-2024) / FLAUZINA, Ana; PIRES, Thula (org.). Brasília: Brado Negro, 2016, p. 75-89

DANTZLER, P. “The urban process under racial capitalism: Race, antiBlackness, and capital accumulation”, **Journal of Race, Ethnicity and the City**, 2:2, 113-134, 2021. DOI: 10.1080/26884674.2021.1934201

DE PAULA, M. e BARTELT, D. (org) **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**. Rio de Janeiro: Fundação Heirich Böll, 2016.

EDWARDS, Z. “Racial Capitalism and COVID-19 - How racial capitalism, and not just capitalism, shapes exploitation and solidarities”. In **Sustainable Human Development**. August. 2021.

FAGUNDES, M. C. DE F. **"Se evita abordar aquele pessoal que parece que é de alto nível": uma discussão sobre governamentalidade e necropolítica no âmbito do Programa Paraíba Unida pela Paz / Tese do Programa de Sociologia na Universidade Federal da Paraíba. - João Pessoa, 2021.**

FAULHABER, L. e AZEVEDO, L. **Remoções no Rio de Janeiro Olímpico.** Mórula Editorial: Rio Janeiro, 2016.

FERNANDES, B, PEREGALLI, A. e CANETTIERI, T. Costurando a cidade: crise do capital, urbanização logística e entregadores de aplicativo. **Cadernos Metrópole [online]**. 2024, v. 26, n. 59, pp. 97-121. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-5905> <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-5905.e>>. Epub 01 Dez 2023. ISSN 2236-9996. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-5905>.

FERNANDES, L. C. **ENTRE VIVOS E MORTOS: Uma etnografia documental sobre a atuação da magistratura em operações policiais nas favelas da zona norte do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, 2022. 261p. Tese de Doutorado - Departamento de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

FERREIRA DA SILVA, D. "No-Bodies: Law, Raciality and Violence", **Griffith Law Review**, 2009, 18:2, 212-236, DOI: 10.1080/10383441.2009.10854638

FERREIRA DA SILVA, D. **Entrevista Um fim para "este" mundo: entrevista de Denise Ferreira da Silva na revista Texte Zur Kunst.** Tradução: Lori Regattieri e Tatiana Oliveira. Disponível em: <https://revistadr.com.br/posts/um-fim-para-este-mundo-entrevista-de-deniseferreira-da-silva-na-revista-texte-zur-kunst/>. 2019.

FERREIRA DA SILVA, D. **Homo Modernus - Para uma ideia global de raça.** Rio de Janeiro: Cobogó, 2022.

FORNASIER, M. DE O., & KNEBEL, N. M. P. (2023). Da reforma urbana ao direito à cidade: a crise urbana e suas respostas. **Revista De Direito Da Cidade**, 15(2), 897-943. <https://doi.org/10.12957/rdc.2023.62342>

FRANZONI, J. ; HOSHINO, T. de A. P. Da urbanização periférica ao direito à metrópole: a Lei 13.089/2015 no reescalonamento da política urbana. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico | RBDU**, Belo Horizonte: Fórum, v. 1, n. 1, p. 103-131, 2015. DOI: 10.55663/rbdu.v1i1.403. Disponível em: <https://biblioteca.ibdu.org.br/index.php/direitourbanistico/article/view/403>.

FRANZONI, J. **O direito & o direito - estórias da Izidora contadas por uma fabulação jurídico-espacial.** Tese apresentada ao programa de pós do Departamento de Direito da UFMG; Orientadora: Miracy Barbosa de Sousa Gustin. Co-orientador: Andreas Philippopoulos-Mihalopoulos - Belo Horizonte: UFMG Departamento de Direito, 2018

FRANZONI, J. "Geografia Jurídica Tropicalista: a crítica do materialismo jurídico-espacial." **Dossiê • Rev. Direito e Práx.** 10 (4) • Oct-Dec 2019 • <https://doi.org/10.1590/2179-8966/2019/45692>

FRANZONI, J.; ET. AL. “Cartografias jurídicas: debatendo o mapeamento jurídico espacial de conflitos fundiários urbanos no Rio de Janeiro”. In **Cartografias da produção, transitoriedade e despossessão dos territórios populares [livro eletrônico] Observatório de remoções: relatório bianual 20192020** [organização Fernanda Accioly Moreira, Raquel Rolnik, Paula Freire Santoro]. São Paulo, 2020.

FRESCA, T. M. “Uma Discussão sobre o conceito de metrópole” in **Revista da Anpege**, v 7, n 8 ago/dez 2011.

Garcia, A. dos S. **Desigualdades raciais e segregação urbana em antigas capitais. Salvador, Cidade D’Oxum, Rio de Janeiro, Cidade de Ogum**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

GILMORE, R. W. “Race and Globalization,” in **Geographies of Global Change: Remapping the World**, ed. R. J. Johnston et al. New York: WileyBlackwell, 2002.

GOETZ, E; WILLIAMS, A. & DAMIANO, A. “Whiteness and Urban Planning”, **Journal of the American Planning Association**, 86:2, 142-156, DOI:10.1080/01944363.2019.1693907

GOMES-RIBEIRO, M. E QUEIROZ-RIBEIRO, L. “Segregação socioespacial e desigualdades de renda da classe popular na metrópole do Rio de Janeiro, Brasil” in **EURE**. Vol 47 n 142 set/2021 pp 27-48

GONÇALVES, R. S., & SANTOS, C. R. DOS.. “Favelas cariocas: da noção de marginalidade à ideia de margens urbanas / Favelas of Rio de Janeiro: from the notion of marginality to the idea of urban margins”. **Revista De Direito Da Cidade**, 14(3), 1884-1905 2022. <https://doi.org/10.12957/rdc.2022.59544>

GONÇALVES, R. S.; SANTOS, C. R. dos. “Gestão da informalidade urbana e tolerância precária: uma reflexão crítica em torno dos sentidos implicados em projetos de regularização fundiária”. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**. v. 23, E202103, 2021. DOI 10.22296/2317-1529.rbeur.202103

GONZALEZ, L. “Racismo e sexismo na cultura brasileira”. **Revista Ciências Sociais Hoje** - Anpocs, p. 223-244,1984.

GONZALEZ, L. E HASENBALG, C. **Lugar de negro**. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1982.

GUEDES, G. P., & MONÇORES, E. “Empregadas domésticas e cuidadoras profissionais: compartilhando as fronteiras da precariedade”. **Revista Brasileira De Estudos De População**, 36, e0083. 2019. <https://doi.org/10.20947/S0102-3098a0083>

GUERRA, M; SANTOS, L. E FUSARO, E. “Características demográficas das famílias contratantes de trabalho doméstico remunerado no Brasil. In **Entre Relações de Cuidado e Vivências de Vulnerabilidade: Dilemas e Desafios para o Trabalho Doméstico e de Cuidados Remunerado no Brasil**. Ipea 2021 GUIMARÃES, G.F. **Rio Negro de Janeiro: olhares geográficos de heranças negras e o racismo no**

processo-projeto patrimonial. 2015. Tese de Doutorado. Universidade Federal da Bahia -UFBA, Salvador.

GUIMARÃES, V. T. “Direito à cidade e direitos na cidade: integrando as perspectivas social, política e jurídica” **Revista De Direito Da Cidade**, 9(2), 2017. <https://doi.org/10.12957/rdc.2017.27143>

GUIMARÃES, V.T. **Direito à cidade, comuns urbanos e privatização de espaços públicos na Cidade do Rio de Janeiro: os casos da Marina da Glória e do Campo de Golfe Olímpico.** Tese de Doutorado - Departamento de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Orientador: Adriano Pilatti. Rio de Janeiro, 2016.

GUTIÉRREZ, A. & REYES, M. « Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires” in **Revista Transporte y Territorio**, núm. 16, 2017

GUTIÉRREZ-RODRIGUEZ, E. **Migration, Domestic Work and Affect - A Decolonial Approach on Value and the Feminization of Labour.** New York: Routledge, 2010.

HARVEY, D. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana.** São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2014.

HOPKINS, C. T. “Muito trabalho, pouco lazer: reprodução social, migração e trabalho doméstico remunerado em Montreal” in Bhattacharya, Tithi (org.) **Teoria da reprodução social: Remapear a classe, recentralizar a opressão.** São Paulo: Elefante, 2023.

HORVATH, C. “Droit de cité au féminin : femmes, espaces et violence dans les récits de banlieue contemporains » in FAURE, GONZÁLES & Luxembourg (org) **La ville : quel genre ? L’espace public à l’épreuve du genre.** Le temps des cerises : Montreuil, 2017.

HUDIS, P. “O Racismo e a Lógica do Capital: Uma Reconsideração Fanoniana”. **Revista Direito E Práxis**, 11(2), 2020. Recuperado de <https://www.epublicacoes.uerj.br/revistaceaju/article/view/50064>

JIRON, P. e SINGH, D.(org) “Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas”. In **Revista Transporte y Territorio**, vol 16, 2017.

JIRÓN, P. “Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile” in **Revista Venezolana de Estudios de la Mujer.** Caracas, Julio-Diciembre, 2007 - Vol 12 n 29

KILOMBA, G. **Memórias da plantação - episódios de racismo cotidiano.** Rio de Janeiro: Cobogó, 2019.

LABORNE, A. A. de P. (2014). “Branquitude E Colonialidade Do Saber.” **Revista Da Associação Brasileira De Pesquisadores/as Negros/As (ABPN)**, 6(13), 148-161. Recuperado de <https://abpnrevista.org.br/site/article/view/156>. 2014

- LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.
- LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 4ª edição, 2006.
- LEITE, M. Biopolítica da precariedade em tempos de pandemia. **Dilemas - Rio de Janeiro - Reflexões na Panemia** 2020. Pp-1-16.
- LEITE, T. S. de A. **Despesas com transportes no Rio de Janeiro: análise dos trabalhadores formais e informais**. 2022. 49 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Econômicas) - Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.
- LENCIONI, S. “Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, RUAS e MATTOS (orgs) **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.
- LEVY, C.. “Travel choice reframed: ‘deep distribution’ and gender in urban transport”. in **Environment and Urbanization** Vol 25, No , 2013.
- LOPES, J. A. “Quem pariu América?: trabalho doméstico, constitucionalismo e memória em pretuguês”. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, Brasília, v. 10, n. 2 p.93-123, 2020
- LOURENÇO, L. F. e CHIQUETTO, J. B. A vida urbana e a mobilidade: implicações atuais e futuras em tempos de pandemia. **Jornal da USP**. Disponível em <https://jornal.usp.br/artigos/a-vida-urbana-e-a-mobilidade-implicacoes-atuais-e-futuras-em-tempos-de-pandemia/>.
- LUGONES, María, “Rumo a um feminismo descolonial”, **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis 22 (3):935-952. 2014.
- LUGONES, María. “Heterosexuality and the Colonial/Modern Gender System”. **Hypatia** vol. 22, no. 1, Winter, 2007.
- MARCINZAK, S E BERNT, M “Immigration, segregation and neighborhood change in Berlin,” **Cities**, 2021,ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103417>.
- MARINUCCI, R. “Trabalhadoras domésticas migrantes: invisibilidade, cuidado e lutas”. **REMHU: Revista Interdisciplinar Da Mobilidade Humana**, 30(65), 7-12. 2022. <https://doi.org/10.1590/1980-85852503880006501>
- MASIAS H., V.H., STIER, J., NAVARRO R., P. et al. “Evolving demographics: a dynamic clustering approach to analyze residential segregation in Berlin.” **EPJ Data Sci.** 13, n 21. 2024 <https://doi.org/10.1140/epjds/s13688-024-00455-4>
- MATOS, M. I. & BORELLI, A. “Espaço feminino no mercado produtivo”. in Pisky, Carla Bassanezi & Pedro, Joana Maria. **Nova História das Mulheres no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2013.
- MCFARLANE, C. **Fragments of the city. Making and Remaking Urban Worlds**. Oakland: University of California Press, 2021.

MELAMED, J. “Racial Capitalism.” **Critical Ethnic Studies**, vol. 1, no. 1, 2015, pp. 76-85. JSTOR, <https://doi.org/10.5749/jcritethnstud.1.1.0076>.

MELGAÇO, L., & XAVIER PINTO COELHO, L. “Race and Space in the Postcolony: A Relational Study on Urban Planning Under Racial Capitalism in Brazil and South Africa”. **City & Community**, 21(3), 2022, 214-237. <https://doi.org/10.1177/15356841221087195>

MONTICELLI, T. A. **“Eu não trato empregada como empregada”: empregadoras e o desafio do trabalho doméstico remunerado”**. Tese de doutorado em Sociologia. UFPR. Curitiba, 2017.

MOREIRA, D. DE A., & GUIMARÃES, V. T. (2015). Regiões metropolitanas e funções públicas de interesse comum: o ordenamento territorial diante do estatuto da metrópole. **Revista De Direito Da Cidade**, 7(3), 1249-1269. <https://doi.org/10.12957/rdc.2015.18847>

NASCIMENTO, D. M. A. **Onde moram as domésticas que trabalham em Aracaju?: a dimensão interseccional e socioespacial do trabalho doméstico remunerado** - Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2023.

NEGREIROS, J. O. **Toda lotação tem um pouco de negreiro: apontamentos sobre segregação espacial-racial e mobilidade urbana no bairro de Campo Grande**, Rio de Janeiro. 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Serviço Social) - Escola de Serviço Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

NOGUEIRA, T. **A cor das empregadas: desigualdades de gênero, raça e classe no cotidiano do trabalho doméstico remunerado do Rio de Janeiro**. 2018. 89 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2018.

OAKIM, J. O plano Doxiadis e a capitalidade da Guanabara: . **Acervo**, [S. l.], v. 36, n. 1, p. 1-19, 2023. Disponível em: <https://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/1881>.

OLIVEIRA, A. V. DE. **Constituição e direitos das mulheres: uma análise dos estereótipos de gênero na Assembleia Constituinte e suas consequências no texto constitucional**. Curitiba: Juruá, 2015.

OLIVEIRA, D. “Geopolítica da morte: periferias segregadas” in SANTINI, D; PAÍQUE, S. e ALBERGARIA, R. (org.) **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

OLIVEIRA, M. **A plataformação do trabalho como uma expansão da colonialidade: uma análise decolonial da precarização pela uberização no Brasil**. Tese de Doutorado em Teoria do Estado e Direito Constitucional- PUC-Rio. Orientação: Márcia Nina Bernardes e Rodrigo de Lacerda Carelli. 2024.

OLIVEIRA, N. S. **Produção capitalista da espacialidade carioca: uma análise a partir de conflitos fundiários urbanos**. Tese de Doutorado apresentada ao

programa de Direito da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Orientador Prof Guilherme Leite Gonçalves. Rio de Janeiro, 2023.

ORRICO, R. E SANTOS, E. “Hegemonia provada, da capital do bonde ao ônibus no Rio de Janeiro” in Brasileiro, Henry e Turma (org). **Viação Ilimitada: Ônibus das cidades brasileiras**. São Paulo: Cultura e Editores Associados. 1999.

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

PEQUENO, R. **Notas preliminares do Censo 2022**. Disponível em: https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/expansao-da-favelizacao-no-brasilnotas-preliminares-do-censo-2022/?utm_source=Boletim&utm_medium=Email&utm_campaign=861&utm_content=Expans%C3%A3o+da+faveliza%C3%A7%C3%A3o+no+Brasil%3A+notas+preliminares+do+Censo+2022).

PEREIRA DE MELO, H. **O serviço doméstico remunerado no Brasil: de criadas a trabalhadoras**. Rio de Janeiro: IPEA, 1998.

PINTO, T. de O. “Entre a minha casa e a casa da patroa”: itinerários, consumo e histórias de trabalhadoras domésticas de Nova Iguaçu, Baixada Fluminense - RJ. **Oikos: Família e Sociedade em Debate**, v. 32, n. 2, p. 01 - 21, 2021. <https://doi.org/10.31423/oikos.v32i2.12307>

QUIJANO, Anibal “Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina” in **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais**. Perspectivas latino-americanas. CLACSO. Buenos Aires: 2005.

RAMOS, A.G. “Patologia social do branco brasileiro”. In: RAMOS, Alberto Guerreiro. **Introdução crítica a sociologia brasileira**. 2. ed. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995.

REILLO, F.C. “Governanza neoliberal. Retos para el ordenamiento de las movilidades urbanas” in **Revista Transporte y Territorio**, núm. 16, 2017

ROBINSON, C. J. **Marxismo negro: a criação da tradição radical negra** / 1. ed. - São Paulo : Perspectiva, 2023.

ROCHA, O. P. **A Era das Demolições: cidade do Rio de Janeiro 1870-1920**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Dep. Geral de Doc. E Inf, Cultural, Divisão de Editoração, 1995.

RODRIGUES DE AZEVEDO, F. T. “Da metrópole e do não-ser: sobre interdição, branquitude e a experiência negra no urbano”. **Terra Livre**, [S. l.], v. 2, n. 55, p. 161-183, 2021. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/terralivre/article/view/2105>.

RODRIGUES, A. E. M.; OAKIM, J. As reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro: uma história de contrastes. **Acervo**, [S. l.], v. 28, n. 1, p. 19-53, 2015.

Disponível em:

<https://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/589>.

Acesso em: 21 abr. 2024.

RODRIGUES, J. e BASTOS, P. “A mobilidade na metrópole do Rio de Janeiro” in Ribeiro e Ribeiro (org) **Reforma Urbana e Direito à Cidade**. Observatório das Metrópoles. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.

RODRIGUES, J. **Concentração do emprego e seus efeitos na mobilidade do Rio de Janeiro**. Disponível em <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/concentracao-do-emprego-e-seusefeitos-na-mobilidade-do-rio/>.

ROLNIK, R. **Guerra dos Lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2019.

RUCKS-AHIDIANA, Z. Theorizing Gentrification as a Process of Racial Capitalism. **City & Community**, 21(3), 2022. <https://doi.org/10.1177/15356841211054790>

SANTANA, R. L. DA S. **As cuidadoras na sala de visita - regulamentação jurídica do trabalho de cuidado à luz da trilogia de Carolina Maria de Jesus**. São Paulo: Editora Dialética, 2022.

SANTINI, D., PAÍQUE, S. e ALBERGARIA, R. (org.) **Mobilidade Antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

SANTOS, A. M.; LUFT, R. M. E VASQUES, P. H. Desafios da governança territorial metropolitana: heterogeneidades locais e contradições das políticas de saneamento ambiental e de mobilidade urbana na região metropolitana do Rio de Janeiro. In **Planejamento e Políticas Públicas**. N 58. Abr-Jun 2021.

SANTOS, M. **Pensando o Espaço do Homem**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SCHNEIDER, Graziela (org.). **A revolução das mulheres: emancipação feminina na Rússia soviética**. 1a ed., São Paulo: Boitempo, 2017

SENRA, K. e BIENENSTEIN, G. A “máquina de produzir periferia” e o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, PDUI/RMRJ (2018). In **Espaço e Economia - Revista brasileira de geografia econômica**. Ano XII, número 26, 2023.

SILVA, G. H. S. **Depois da Central: circulação e raça na cidade do Rio de Janeiro**. 2023. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas e Formação Humana) - Centro de Educação e Humanidades, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

Silva, N. A. A. **Infraestrutura de transporte e urbanização na Região Metropolitana do Rio de Janeiro - Contradições, inter-relações e barreiras historicamente constituídas para a promoção da mobilidade urbana**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da

Universidade Federal do Rio de Janeiro. Orientação Prof Dra Hipólita Siqueira Oliveira. Rio de Janeiro, 2020.

SILVA, N. A. A., & SIQUEIRA, H. (2023). O Ciclo Recente de Investimentos em Transporte Urbano e o Desafio da Urbanização Desigual: o caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). **Geo UERJ**, (42), 2023. <https://doi.org/10.12957/geouerj.2023.70309>

SILVA, R. B. da “Segregação espaço-temporal: tempo de deslocamento que une e separa classes e raças”. **Cadernos Metrópole**, 26(60), 561-587. 2024. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-6008>

SOARES, P. E BOUTH, C. “As empregadas domésticas e a Covid-19: interseccionalidade, pandemia e o “novo normal”. In **Laborare**. Ano V, Número 9, Jul-Dez/2022, pp. 34-54. 2022 ISSN 2595-847X. <https://revistalaborare.org/> DOI: <https://doi.org/10.33637/2595-847x.2022-157>

SOUZA, C. “A contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia », **Confin** [En ligne], 5 | 2009, <http://journals.openedition.org/confin/5633> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/confin.5633>

SOUZA, Flavia Fernandes de. “Mulheres, raça e trabalho doméstico remunerado na formação de uma economia urbano-industrial (Rio de Janeiro, 1890-1940)”. In: SOUZA, Flavia Fernandes de; MACHADO, Bárbara Araújo. (Org.). **Gênero, raça e reprodução social: teoria e história para uma perspectiva ampliada da classe trabalhadora**. 1ed. São Paulo: Usina Editorial, 2023

STROHER, L. E. M., SANTORO, P. F., CANAN, H. G. ., & SOUZA, P. V. S. G. de . “Fake his: a falsa inclusão nos eixos de mobilidade via produção habitacional de mercado”. **PosFAUUSP**, 31(58), 2024. <https://doi.org/10.11606/issn.2317-2762.posfauusp.2024.215111>

TILLY, L.; SCOTT, J. **Woman, Work and Family**. New York: Holt, Rinehart & Winston, 1987.

TRONTO J. **Moral Boundaries: A Political argument for an ethic of care**. New York: Routledge. 1993

VIDAL E SOUZA, C. “Mobilidade e cidade. Epistemologia e pesquisa.” **Tempo Social**, 35(1), 2023. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.196609>

WORLD CITIES REPORT 2022: Envisaging the Future of Cities. **ONU Habitat**, 2022. Disponível em: <https://unhabitat.org/wcr/>.

XIMENES, L. A., CARDOSO, A. L., & LUFT, R. M. “Política de urbanização de favelas no Rio de Janeiro: dimensões institucionais e normativas”. **Cadernos Metrópole**, 25(58), 2023. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2023-5810>

YOUNG, C. E POSSAS, C. “Sinal fechado: custo econômico do tempo de deslocamento para o trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”. In **Revista Econômica** 15(2). 2013 DOI: 10.22409/economica.15i2.p70.