

Habitar e mover-se no deserto que se torna cidade

Candice Vidal e Souza

Rosa e o deserto

Era segunda-feira, no meio da manhã, quando cheguei ao projeto social coordenado por Rosa, 55 anos. O espaço fica na parte de trás do lote, na parte de baixo da construção de um pequeno supermercado, por onde se chega por um caminho recoberto de brita. É uma sala aberta com cozinha, prateleiras para livros e brinquedos onde ficam as crianças que recebem almoço e acompanhamento escolar. Daqui se avista bem perto a mineração embargada judicialmente e os lotes entre altos e baixos que seguem até o final do bairro. Adiante, apenas as montanhas e alguns trechos de matas ciliares. Sentamo-nos para conversar nas cadeiras pequenas das crianças e Rosa iniciou sua história sobre sua chegada ao bairro de Água Limpa há 14 anos: “Eu vivi o deserto”. Neste capítulo, pretendo explorar a ideia de viver em um deserto nessa região em expansão situada no município de Itabirito, vizinho da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), Minas Gerais¹. Parte de Água Limpa está situada no município de Nova Lima, pertencente à RMBH. Desde 2016 faço visitas irregulares ao setor do bairro com morado-

1 Observo que a ideia de habitar um deserto está presente na pesquisa de Daniela Perutti (2015) no quilombo Família Magalhães (Nova Roma, Goiás), relacionada à percepção de que a cidade está esvaziando, na iminência de se acabar. O sentido que prevalecerá aqui é o do deserto como condição que descreve o começo e não o fim de um território em progressiva ampliação de suas possibilidades de habitação.

Esse é o contexto de vida das mulheres que são as personagens de biografias que envolvem deslocamentos em busca de um lugar para morar e movimentos rotineiros para cumprir as demandas diárias do cuidado de si e de sua família. O lugar deserto, por ser frio à noite e quente durante o dia, é montanhoso, com ruas íngremes de terra a serem transpostas para se chegar aos vizinhos, à mercearia, ao posto de saúde, à parada de ônibus. A pequena quantidade de moradores também era um indício da ocupação rarefeita dessa porção do bairro: quando Rosa e o marido chegaram havia apenas oito crianças, que passaram a almoçar no pequeno comércio que ela montou antes ou depois da escola, para onde eram levadas pelas vans escolares fornecidas por muito tempo apenas pela prefeitura de Nova Lima. O deserto encontrado por Rosa tinha escassez de água: ela comprava um recipiente com 20 litros de água para todos os usos da casa que construiu para viver com o marido. A energia elétrica só chegou a sua casa porque eles pagaram ao morador que sabe fazer as ligações necessárias para o fornecimento das casas e dos poucos postes da rua. Quase nada disso vem do Estado; as condições básicas para a vida minimamente confortável vêm das soluções articuladas pelos moradores mesmos, como o fornecimento de água que vem de um poço artesiano, cujo direito de acesso requer a divisão de custos do conserto ocasional da bomba que retira a água. O que não resulta de iniciativa própria vem de negociações com políticos e governos municipais que demandam deslocamentos até a sede municipal em busca da prefeitura e da câmara de vereadores. Se não fosse a mexida de seus moradores, o deserto lá estaria. Porém, aos poucos, ele foi se fazendo cidade e sendo preenchido por casas, pequenos comércios, jardins, hortas. É em lugares de começo que se sente e se vê a cidade em processo contínuo, o espaço e a natureza sendo modelados, o cômodo de madeirite ou a barraca de lona preta tornarem-se barraco de tijolos sem reboco e, depois, casa que ganha novas partes e melhorias. Não cessam as notícias de novas ruas sendo abertas pelas reentrâncias do relevo acidentado, ainda sem nome, à espera de serem nomeadas por uma liderança comunitária que atua como agente organizador desse setor de ocupação mais recente e rarefeita. Na expressão

de uma moradora recém-chegada e ocupante de uma casa solitária em uma dessas ruas, em Água Limpa tanto chega quanto sai gente.

As formas de habitar as fronteiras urbanas devem ser compreendidas em conexão com as práticas de movimento que se realizam entre o lugar de partida da antiga residência e a nova morada em construção, mas também com a incessante agitação dos longos e pequenos trajetos diários dentro do bairro, para outros bairros e municípios vizinhos. Habitar significa incluir o movimento, como insiste Tim Ingold. Como o movimento acontece de fato entre lugares vividos e não em contextos definíveis como “espaços” delimitados, Ingold chama a atenção para os modos de habitar o mundo que apoiam a compreensão de que a vida se faz no movimento perambulatório em caminhos que conectam lugares. Por isso, “[...] *human existence is not fundamentally place-bound [...], but place-binding*” (INGOLD, 2011, p. 148, grifos originais). A antropologia de Ingold se centra no movimento, na percepção e no conhecimento surgido na experiência de andar por entre lugares. Sua definição dos entes vivos, sejam humanos ou não, pode ser sintetizada na expressão no verbo *wayfaring* e no sujeito do movimento como *wayfarer*. Para além de ocupar um ambiente circunscrito, compreende-se o habitar como a condição que melhor exprime o estar atento ao mundo e às relações com sua materialidade multiforme. Porque habitar é uma presença definida por atos móveis, como se percebe ao estar atento aos temas das conversas e às andanças das pessoas nos bairros considerados.

Apenas com essa sensibilidade etnográfica consegue-se alinhar a existência daquelas mulheres, de seus filhos e companheiros cujos percursos de vida os levaram a ocupar um lote em Água Limpa e lá construir uma nova vida. Rosa deixou a casa própria no bairro Jardim Canadá (distante 15 km na direção da capital) para recomeçar a vida no lote amplo que tinham comprado em Água Limpa, situado numa região alta do bairro de onde se vê o horizonte de construções mais e menos recentes. De lá também se avista a variedade de faixas de diferentes composições de terreno que caracterizam Água Limpa, o que determina as condições para cultivo das hortas, por exemplo. A decisão de mudar foi impulsionada por certas condições

emocionais. Por tais razões, a mudança de Rosa significou um movimento extensivo e intensivo, espacial e subjetivo (CARNEIRO; DAINESE, 2015). Na época, seus três filhos homens, jovens e casados, ficaram morando e trabalhando no bairro próximo. Seu marido vai de ônibus todos os dias para o trabalho em uma oficina de motores no Jardim Canadá. Como mostro adiante, as relações de amizade, parentesco e a oferta de trabalho, serviços de saúde e educação, são fatores que acionam os deslocamentos contínuos dos moradores de Água Limpa, configurando circuitos de mobilidade que fazem parte da condição de habitar esse lugar.

Assim como a vida de Rosa, muitos outros moradores de Água Limpa moravam antes no Jardim Canadá. O Jardim Canadá foi outrora um “deserto” com poucas casas e ruas empoeiradas, quando tudo tinha que ser resolvido no comércio em Belo Horizonte (até o leite tinha que ser comprado na capital, como me contou Maria Antônia) e a água vinha em caminhões pipa. O lugar experimentou, há poucos anos, um crescimento vertiginoso na ocupação dos lotes para residência, comércio e serviços, sendo frequentado por moradores de condomínios de luxo situados na região e por moradores de bairros da região como Água Limpa².

A relação entre os dois bairros é uma dimensão do vivido explorada pelos interlocutores nas narrativas de suas biografias residenciais e é também uma tomada de posição analítica de minha pesquisa: pensar os processos socioespaciais formadores das fronteiras urbanas relacionalmente significa abandonar a definição prévia de territórios autocontidos, limitados ou claramente recortados em relação aos outros espaços que também os definem: a BR-040, a cidade de Belo Horizonte, as sedes dos municípios de

2 O Jardim Canadá ganhou visibilidade nacional por causa do programa Lar Doce Lar (exibido em outubro de 2018) com a professora Maria Antônia, que chegou ao bairro em 1978, quando havia dez famílias, que viviam sem água e em meio a muita poeira. Ela ensinava numa escola de madeira improvisada pelos pais das crianças. Ver: <https://globoplay.globo.com/v/7068875/>. Esclareço que as únicas moradoras referidas por seu nome verdadeiro nesse trabalho são Rosa e Maria Antônia, por serem amplamente conhecidas e respeitadas em suas comunidades.

Nova Lima e Itabirito, os condomínios fechados, o parque estadual do Rola Moça.

A passagem de deserto a cidade é encarada como um arranjo de materializações temporárias, sem que os processos de urbanização signifiquem repetições de um formato “cidade” (BRENNER; SCHMID, 2015). A paisagem que se avista olhando de algum ponto de Água Limpa ou do Jardim Canadá é um processo vivo, gerada pelos movimentos intermináveis das atividades de quem habita os bairros em algum momento de sua vida. A sua temporalidade é afirmada pelas histórias que contam seus moradores sobre o lugar onde vivem. Essa visão nativa se afina com o conceito de *taskscape* proposto por Tim Ingold (2021, p. 124), o qual permite entender a fabricação das fronteiras urbanas como entrelaçamento de tarefas que são “os atos constitutivos do habitar”. As formas dessas paisagens que sentimos ao olhar da estrada e entrar pelas ruas dos bairros são geradas em movimentos intermináveis realizados por diversos atores que por lá circulam.

Os estudos sobre áreas periféricas definidas pela distância espacial em relação aos centros urbanos são inúmeros, mas tendem a observar esses lugares em termos das carências evidentes nos tempos iniciais de sua ocupação. Entre elas, a dificuldade de transporte é citada, mas foi pouco explorada enquanto âmbito de descrição e análise destacado nas pesquisas pioneiras realizadas em São Paulo (DURHAM, 2004). O transporte é situado entre dimensões da vida nas periferias a serem objeto de melhorias no futuro, assim como a água, a luz, o esgoto, o asfaltamento, a escola, as praças e os locais de lazer. A perspectiva da mobilidade nos conduz a ir além do transporte e incluir um quadro amplo de deslocamentos, tomados em seu papel de atividade que transforma a paisagem do habitar, enredando-se nas infraestruturas urbanas mas também modelando concretamente o lugar por onde se passa. Proponho que o apoio na concepção de temporalidade da paisagem de Tim Ingold e sua visão de movimento expande a observação da cidade em processo para os níveis dos percursos a pé, de bicicleta, que se somam aos trajetos de moto, carro e ônibus (este último coincidente com a expressão “transporte público”).

A minha pesquisa atenta sobretudo para as tarefas realizadas por mulheres moradoras inseridas em arranjos familiares. Quero encaminhar minha reflexão para os movimentos que se realizam ou são impedidos a partir de dinâmicas de grupos domésticos que habitam áreas de fronteiras na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Nesses locais, a cidade em processo de se fazer (AGIER, 2015) é notável no simples perambular pelas ruas. Minha pesquisa empírica se detém nas rotinas de mobilidade de mulheres que residem nos bairros Jardim Canadá e Água Limpa, mas que experimentam deslocamentos rotineiros internamente a esses locais, entre eles e entre as sedes dos municípios de Belo Horizonte, Nova Lima e Itabirito, principalmente (VIDAL E SOUZA, 2018). Assim, as práticas de deslocamento e suas motivações, como também as limitações que podem surgir para que um projeto de mobilidade se cumpra, são uma forma de ampliar o universo empírico das relações do grupo doméstico para além dos espaços da casa e do trabalho.

Quando os estudos de mobilidade atentam para os deslocamentos femininos uma miríade de movimentos, modos de transporte, motivações e socialidades se abrem à descrição. Portanto, ao nos preocuparmos com o uso de tempo em tarefas de cuidado e outras relacionadas ao mundo da vida das mulheres e suas famílias (considerando que me restrinjo a este universo apenas), estamos a falar de relações de gênero, mas no sentido de que elas extravasam a distribuição do tempo em tarefas de reprodução/produção dentro de certos espaços e se expressam nas ações e direções dos movimentos.

A partir das histórias que conheço e dos achados acumulados na bibliografia derivada do *mobilities turn*, este trabalho reflete sobre as contribuições que recolocam questões como a fronteira público/privado para a crítica da condição das mulheres e trazem a dimensão das temporalidades (no cotidiano e nas biografias de mobilidade dos indivíduos e de suas famílias) e das estruturas e dinâmicas espaciais das cidades como aspectos indispensáveis para compreender a vida das mulheres contemporâneas.

Proponho dialogar com discussões sobre gênero a partir da perspectiva dos estudos sobre mobilidade direcionada para registrar os episódios de deslocamentos de pessoas que transitam nessas fronteiras urbanas, onde moram e de onde partem seus trajetos ou por onde eles acontecem. Oriento-me pela noção de “territórios circulatorios” sugerida nos trabalhos de Alain Tarrius (FREIRE-MEDEIROS; TELLES; ALLIS, 2018) sobre movimentos migratórios para abordar as práticas de mobilidade das moradoras de quem me aproximo em minhas passagens por seus bairros, para assim dar conta de dinâmicas que ultrapassam o mero percorrer de distâncias entre lugares fixos, tal como é o espírito do *mobilities turn*.

Os estudos sobre transporte e migração, segundo Cresswell (2010), embora tratassem de movimento, eram realmente sobre lugares. Apenas os estudos de mobilidade começam a trazer para o centro da pesquisa “the actual fact of movement”, o que significa, inclusive, considerar o tempo em deslocamento como vivência relevante e não como tempo morto. Cresswell propõe que a mobilidade seja pensada como entrelaçamento entre movimento (deslocamento físico de um lugar para outro), representação (no sentido de significados compartilhados sobre a mobilidade) e prática (experiência corporada). Para ele, as partes constitutivas da mobilidade são as motivações, velocidade, ritmo, rotas, experiência e fricção (CRESSWELL, 2010, p. 159).

A sociologia das mobilidades se distancia dos estudos sobre transporte em relação a alguns pontos de partida epistemológicos, como a definição relacional do mundo social e a proposta de uma sociologia além das sociedades (URRY, 2000). Para o momento, a consequência metodológica mais destacada é a pesquisa que observa além de indivíduos fazendo escolhas de modos de transporte. As redes sociais e os contextos em que as pessoas vivem são decisivos para a compreensão de seus modos e tempos de deslocamento, os quais se efetivam no espaço físico e social, produzindo esses espaços ao tempo em que os praticam (JIMÉNEZ, 2013)

Como nota Katharina Manderscheid (2014, p. 189):

[...] people's movement are about social relationships, forming and maintaining social networks of various kinds with places and people who are not necessarily proximate, such as family members and relatives, friends and partners, employers and work colleagues, institutions and services etc.

Partindo-se dessas proposições sobre a dimensão de relacionalidade social e espacial das práticas de mobilidade, o domicílio é a referência, ao invés dos indivíduos, pois “[...] *social networks rather than solitary subjects are ordinarily the origin of mobility decisions*” (MANDERSCHIED, 2014, p. 190).

Os deslocamentos de mulheres pelos espaços das cidades, entre suas casas, vizinhanças, escolas, lojas, ruas e locais de trabalho remunerado, para realizar as atividades que envolvem interação com os equipamentos urbanos, os diversos meios de transporte a seu alcance e com outros sujeitos, especialmente homens adultos, que compartilham a cidade com elas, são uma faceta da vida social que vem sendo retirada da invisibilidade há alguns anos, sobretudo a partir da contribuição de estudos de geógrafas feministas (LAW, 1999). As pesquisas que consideram a dimensão de gênero (entendida aqui como relações entre mulheres e homens num dado tempo e lugar) e as diferenças de práticas de mobilidade de mulheres, especialmente as que realizam viagens urbanas rotineiras para cumprir responsabilidades de cuidados dos filhos e da casa, têm proliferado em relação a diversos contextos empíricos (LITTLE; PEAKE; RICHARDSON, 1988; UTENG; CRESSWELL, 2008; JIRÓN, 2010; VEGA CENTENO, 2010). Esses trabalhos redirecionam a ênfase da pesquisa sobre mobilidades urbanas para eventos mais variados que os deslocamentos casa-trabalho.

Como disse, os estudos contemporâneos sobre mobilidade devem muito de sua novidade temática e metodológica às geógrafas feministas (LITTLE; PEAKE; RICHARDSON, 1988; LAW, 1999; CRESSWELL, 2010; VIDAL E SOUZA; OLIVEIRA, 2016; KWAN; SCHWANEN, 2016). Primeiro, por considerar a especificidade da presença das mulheres no espaço urbano e

seus padrões de deslocamento em contextos rurais-urbanos. Segundo, por trazer ao centro da pesquisa as viagens do cotidiano, os pequenos movimentos rotineiros e repetidos que formam os circuitos de mobilidade de indivíduos emaranhados em determinadas redes sociais. Daí a pesquisa ser feita com o propósito de realizar descrições analíticas de suas constelações de mobilidade (as quais descrevem quem, como, quando e para que se move), propostas por Tim Cresswell (2010).

Além disso, a atenção a microdinâmicas da mobilidade e à perspectiva dos atores sociais concretos levou à crítica às pesquisas que predeterminam quais tipos de movimento são considerados relevantes e merecem ser tomados como objeto de pesquisa. Como diz Manderscheid (2014, p. 191), nas pesquisas convencionais sobre “travel choice”:

Here, the social researcher and data collector unreflectively adopts a hegemonic view by defining and thus reinforcing the relevance of certain dominant practices rather than searching critically for hidden practices such as the everyday mobilities connected with reproductive and care work.

Especialmente quando os contextos empíricos se ampliaram para o chamado Sul Global, as dimensões de iniquidade de acesso à mobilidade e a experiência de imobilidade ficam mais evidentes (LEVY, 2013; HERNANDEZ; TITHERIDGE, 2016; UTENG; CRESSWELL, 2008). O contexto da pesquisa na RMBH também evidencia a tese de que “[...] *everyday experiences of mobility have implications for how we conceive of citizenship as a constantly negotiated performative process*” (SPINNEY; ALDRED; KATRINA, 2015, p. 327). Nesse sentido, investigar rotinas de deslocamentos leva a acompanhar a “cidadania em fluxo”. As motivações para sair de casa e do bairro muitas vezes estão relacionadas às demandas por atendimentos em serviços públicos, representando ações em busca de direitos. Um dos aspectos mais notáveis da história de Rosa e de seu filho mais velho é a dinâmica que envolve sua atuação em uma das associações comunitárias do bairro, organizada principalmente em torno do atendimento das crianças

em idade escolar. Esse comprometimento reconstruiu a pessoa de Rosa, que muito aprendeu na lida com organizações não governamentais, empresas, centro de formação de lideranças, agências governamentais. Movimentar o setor de Água Limpa em que ela vive significou fazer viagens para encontrar prefeitos, vereadores, funcionários públicos que pudessem resolver questões como o acesso das crianças à escola gerida pelo município de Itabirito no distrito de Ribeirão do Eixo, distante 23 km de Água Limpa.

As cidades em processo, as pessoas em andança

A pesquisa que apoia este trabalho acontece em uma região de confluência de quatro municípios, onde podem ser observados os fenômenos de periurbanização, de interconexões entre atividades e espaços urbanos, de interações entre grupos sociais distintos, os quais resultam em um cenário de novas composições urbanas (MOURA, 2010; FARÍAS, 2010). Escolho não usar o termo periferia para nomear a porção da RMBH em que transita minha pesquisa, pois nem o sentido espacial nem o sentido social de periferia descrevem com propriedade a região em que moram e circulam as pessoas que acompanho. Apontar esses bairros como loteamentos distantes do centro seria adotar uma imagem limitada da complexidade empírica da composição socioespacial da região, que se transforma à medida em que a ocupação se diversifica entre residências, comércio, indústria, mineração e torna-se possível atender às necessidades rotineiras mais próximo da casa ou do bairro. Ao invés de pensar em termos de distância entre pontos de deslocamento, a abordagem antropológica das mobilidades na fronteira urbana ganha em acurácia etnográfica se pensarmos em circuitos de movimentos, assumindo a noção de movimentos perambulatórios definida por Tim Ingold (2011). O lugar da última morada de minhas interlocutoras pode ser um bairro de Belo Horizonte (Barreiro, Olhos D' Água, São Gabriel aparecem em muitas histórias), a localidade próxima de São Sebastião das Águas Claras (Macacos), cidades do interior de Minas, Bahia, Espírito Santo, Maranhão, Ceará e São Paulo. Suas biografias estão preenchidas por

andanças entre pontos de parada mais ou menos próximos de onde vivem hoje. Como me disse Gabi, nascida em 1984 no Espírito Santo, ela chegou ao Jardim Canadá a primeira vez em 1989. Mudou-se várias vezes e retornou com a família para o bairro em 1996. Quando foi ficando mais velha e “assentando” começou a pensar no projeto de ter uma casa: comprou um lote em Água Limpa, onde fica sua casa em construção, que surge a partir de um primeiro cômodo com banheiro para ela e o marido. Na época em que a visitei, essa moça tinha um filho de cinco anos que estudava no Jardim Canadá e pegava a van escolar todos os dias.

Entendo também que o termo “margem”, atualmente assumido em estudos sobre periferias, não descreve a vida nos bairros, nem corresponde à percepção dos próprios moradores sobre sua condição e seu projeto de vida. O espírito de aventura de quem mudou para esses lugares se orienta pela certeza de que um lugar bom para viver se fará com o tempo e ele pode ser melhor que o anterior, onde a porta da sala não fica de frente para a rua, como era na favela do bairro Olhos D’Água onde morava Dona Estela. Estamos de fato em uma fronteira urbana, onde se conectam áreas administrativas de diversos municípios e se observa formas de assentamento de grupos sociais de rendas variadas. A periferia remete a uma imagem de homogeneidade preenchida por carências de serviços, emprego e renda. Ao passo que Jardim Canadá e Água Limpa se definem por temporalidades diversas de ocupação, com regimes de propriedade e de apropriação dos terrenos variados. O que se nota é a heterogeneidade captada como resultado do processo de “composições urbanas”, que resultam em combinações originais e diversas de fatores transversais, podendo articular processos multiescalares (MOURA, 2010, p. 224) e temporalidades de ocupação; a cidade nunca é uma realidade já pronta, pois sua realização é contingente, situada, parcial (FARÍAS, 2010, p. 15).

Como propõem Neil Brenner e Christian Schmid (2015), a urbanização envolve três momentos que se constituem mutuamente: urbanização concentrada, estendida e diferencial. Em todas essas situações, quer ocorram em área adensadas ou em localidades mais dispersas, a vida cotidiana se

transforma entrelaçando as práticas espaciais e as regulações territoriais, numa tessitura que inclui as manobras do habitar e do movimentar-se. Inspirado por esses autores, o termo “urbanização diferida”, adotado por Thomas Cortado (2019, p. 9) para indicar a “não coincidência entre ocupação do espaço e acesso aos serviços urbanos”, parece mais pertinente para traduzir analiticamente o que se passa na região dos bairros do Jardim Canadá e Água Limpa nas últimas décadas. Pela via da mobilidade, podemos ter uma entrada etnográfica que reconheça a “consistência dinâmica” desses “territórios desigualmente urbanizados no espaço e no tempo”, de modo correspondente ao que Cortado observa no Jardim Maravilha, situado na região de Guaratiba (RJ), com ênfase no processo concreto de urbanização.

Os bairros do Jardim Canadá e Água Limpa estão articulados social e economicamente com condomínios fechados para públicos de alta renda, fábricas, atividade mineradora e serviços variados (empresas de transporte, escolas, policiamento, burocracia municipal, restaurantes, supermercados, lojas de material de construção, agências bancárias, lojas de piscinas, indústria moveleira, salões de beleza, farmácias, lojas de produtos agrícolas, casas de eventos, agências de viagens e outros). As informações disponíveis mostram que as primeiras empresas se instalaram a partir de 1990. As divisões internas reconhecidas pelos moradores indicam essa defasagem no processo de ocupação. No Jardim Canadá, temos o Jardim Canadá I e o II. O primeiro foi a área que primeiro recebeu casas, água, energia elétrica e instalação de empresas. A parte II, de ocupação mais recente, tem terrenos um pouco mais baratos; mas, dizem os moradores, com esgoto ainda a céu aberto em alguns setores, embora tenha recebido mais recentemente galpões de empresas e a Praça Quatro Elementos, espaço de lazer mais amplo do bairro que foi construído em 2008 como medida de compensação da Vale pela abertura da mina Capão Xavier. Em Água Limpa, aparecem as seguintes identificações espaciais: Água Limpa 1 (parte perto da BR-040 e Lagoa Seca, pertencentes a Nova Lima; em Itabirito, Água Limpa no entorno da FEMSA/Coca-Cola, Água Limpa do início (por onde se entra pela rua próxima ao pátio de caminhões da FEMSA) e Água Limpa do fundão. Embora

seja incomum nas conversas com moradores chegados em épocas mais recentes, é possível encontrar referências a este bairro como Balneário Água Limpa, preservando uma denominação antiga que indicava a atividade característica da região mais próxima da lagoa, do clube e do hotel que ainda estão lá, mas parcialmente desocupados.

Nesses bairros, as formas de mobilidade são um tema das narrativas biográficas dos moradores ao falarem dos tempos de vivência no bairro. Conheço um bordado feito no Jardim Canadá que retrata o único ônibus que saía pela manhã e voltava à noite, circulando na BR-040 entre o bairro e o centro de Belo Horizonte, representando o tempo de relativo isolamento dos moradores em relação às cidades próximas. Em Água Limpa, o transporte público chegou internamente ao bairro apenas em 2015. Antes disso, as pessoas tinham que ir até a rodovia para alcançar os ônibus interurbanos estaduais, com passagens mais caras que os coletivos intrametropolitanos (R\$ 14,30 contra R\$ 7,35). A rota do ônibus se expandiu para mais ruas da parte de Itabirito para além da Lagoa Seca três anos depois. Em 2018, as moradoras consideravam uma conquista dispor de 14 horários em dias de semana. Nos fins de semana, o número de horários era reduzido a sete. Em 2021, há 19 horários disponíveis de segunda à sexta-feira; aos sábados, 13 saídas; no domingo, apenas 10 horários.

O cenário do Jardim Canadá se alterou muito nos últimos anos, com a maior parte das ruas asfaltadas. Em Água Limpa, a ocupação próxima à rodovia que ocorre desde as primeiras décadas do bairro se combina com o dinamismo da presença de moradias, templos e pequenos comércios em terrenos no interior do bairro. Nessas condições, destacam-se as mobilidades não motorizadas, principalmente o andar a pé. Entram em cena sobretudo as mulheres e as pessoas que estão fora do trabalho formal/remunerado. Em Água Limpa, vê-se muitos carros empoeirados estacionados nos lotes e circulando pelo bairro, mas os motoristas homens são os mais comuns. Como destacam vários autores, devemos considerar mobilidades periféricas ou marginais nos estudos de mobilidade e de gênero, trabalho, família (MANDERSCHIED, 2014, p. 213), para que apareça uma das mais

relevantes atividades cotidianas de mulheres em bairros com poucas opções de transporte e em grupos de baixa renda: mover-se para tomar providências. Muitas mulheres de Água Limpa andam para ir ao Posto de Saúde, ao CRAS, para pegar o ônibus, fazer visitas e realizar suas pregações de domingo. Outras trabalham em movimento: é possível encontrar a dona de um mercadinho, moradora há sete anos, fazendo suas vendas volantes (garrações de água, pão, congelados, créditos de celular etc.) em um pequeno carro com som pelas ruas da parte de Itabirito.

Nas fronteiras urbanas, fica mais evidente a distribuição injusta da acessibilidade (LEVY, 2013) para mulheres e homens. Em pesquisas realizadas em outros locais do mundo afora, já se sabe que as mulheres tendem a fazer mais viagens fora dos horários de pico que os homens, exatamente quando os serviços de transporte são menos frequentes. Neste caso, pode-se estar diante de um cálculo que articula várias condições que permitem mobilidade (filhos na escola, ônibus e metrô mais vazios, obrigações domésticas encaminhadas), não sendo algo encarado como desvantagem para as moradoras. Quanto às diferenças entre as viagens de mulheres e homens, há indicações de que as mulheres, especialmente as de baixa renda, tendem a usar modos de transporte diversos e mais baratos do que os homens. Esta situação nos dá pistas sobre a distribuição intradomiciliar de recursos e sobre as negociações que ocorrem nesse âmbito (LEVY, 2013, p. 55). Quando há um veículo disponível é comum que ele seja usado pelos homens.

No entanto, em Água Limpa conheci uma mulher que trabalhava como cuidadora de idosos em um bairro da zona sul de Belo Horizonte que ficava com a moto da família para ir ao trabalho, enquanto o marido pedreiro trabalhava no próprio bairro e podia monitorar o filho que ficava sozinho em casa após o retorno da escola. Os arranjos particulares que cada família organiza estão sujeitos à temporalidade do grupo doméstico e à disponibilidade de trabalho e de escola para os filhos. O que proponho é que as divisões estatutárias e rígidas são postas em questão pelas condições da vida real, obrigando a adaptações que subvertem os papéis convencionais de gênero.

Movimentos acontecem na paisagem desses bairros, como a presença de homens se responsabilizando pelas mobilidades relacionadas ao cuidado³.

Os avanços de pesquisas inspiradas pelo *mobilities turn* trazem contribuições para a discussão que articula gênero, trabalho e família, principalmente porque confirma a inadequação de esquemas espaciais fixos para falar dos lugares e tempos de mulheres e homens. Mimi Sheller e John Urry (2003), autores fundantes dessa virada, explicitam a tese de que não cabe agora pensar em termos de espaços e esferas enquanto conceitos fixos e regionais uma vez que acontecem transformações da vida “pública” e “privada” pela mobilidade. As evidências apontam que fluxos e redes permitem a mobilidade entre e através de âmbitos “públicos” e “privados”. Por isso, “[...] *we should not maintain a regional separation of the public versus the private, because its fluidities are simultaneously public and private. People move within and between the public and the private, at times being in effect in both simultaneously* (SHELLER; URRY, 2003, p. 115, grifos originais).

Como se sabe, essa crítica reforça posições relevantes nos debates feministas acadêmicos. Para mim, são especialmente convergentes com as observações de Deniz Kandiyoti (1988) e Susan Gal (2002). No meu campo de pesquisa, considero a agência feminina em contexto de configurações patriarcais. Até o momento, tenho encontrado arranjos familiares variados, mas todos enquadrados em um campo de possibilidades que se pode chamar de tradicional, como se nota pelo modo de falar da família, do casamento e das relações afetivas entre homens e mulheres. Contudo, como insiste Kandiyoti (1988, p. 275), há que se considerar as “barganhas com o patriarcado” em contexto, uma vez que “[...] *patriarcal bargains are not*

3 A pesquisa sobre a participação de homens em tarefas de cuidado tem se desenvolvido recentemente na geografia (GORMAN-MURRAY, 2017). Embora menos frequente, devemos ajustar nossa lente etnográfica para situações como a que vi recentemente em uma visita ao projeto de Rosa: um pai solteiro tinha recorrido a seu apoio para deixar sua filha enquanto ia trabalhar, apesar do acolhimento de crianças estar interrompido pela pandemia.

timeless or immutable entities, but are susceptible to historical transformations that open up new areas of struggle and renegotiation of the relations between genders”.

As práticas de mobilidade confirmam os ganhos compreensivos que teremos com a crítica dos usos conceituais das metáforas cartográficas da vida cotidiana, tais como “linha” entre público e privado, “fronteiras” (mesmo que vistas como “permeáveis”) entre essas “regiões” da vida social. Como mostra Susan Gal (2002, p. 78),

[...] despite the assumption of “separate spheres”, most social practices, relations, and transactions are not limited to the principles associated with one or another sphere. Far from being incompatible, the principles associated with public and private coexist in complex combinations in the ordinary routines of everyday life.

Habitar fronteiras urbanas: os movimentos da vida diária

A condição que unifica as participantes da pesquisa é o fato de serem moradoras do Jardim Canadá ou de Água Limpa. Embora a pesquisa se dedique especialmente às mulheres, considero que a sua situação não deve ser tratada isoladamente da composição e dinâmica de relações de seu núcleo familiar, de seus outros parentes (moradores ou não dos bairros estudados), amigos e vizinhos.

No Jardim Canadá, bairro onde iniciei pesquisas sobre ocupação urbana em 2013, minha referência mais constante tem sido a Casa do Jardim, Organização Não Governamental (ONG) que faz o acompanhamento escolar e desenvolve atividades recreativas e culturais com crianças mais pobres do bairro, e as atividades de artesanato com mulheres no Centro de Referência da Assistência Social (CRAS) do Jardim Canadá. Em tais encontros, conversamos sobre as condições de mobilidade que mulheres de diferentes idades

e tempo de moradia no bairro experimentam ao longo de suas rotinas atuais e passadas.

Em meados de 2016, iniciei a pesquisa de campo em Água Limpa, distante 15 km do primeiro bairro. Em uma primeira etapa, minha referência foi o local onde funciona o Posto de Saúde, o Centro de Assistência Social (no qual trabalham duas assistentes sociais deslocadas pela Prefeitura de Nova Lima do Jardim Canadá para Água Limpa) e a sede de duas associações comunitárias do local (até o primeiro semestre de 2018). Nesse caso, permanecia por lá e encontrava as frequentadoras do local. Mais recentemente, expandi meus contatos com moradoras do setor do bairro que pertence ao município de Itabirito, a partir de apresentações realizadas pelo pessoal do Posto de Saúde, mas ampliadas, desde então, para além do espaço onde funcionam os atendimentos.

Os primeiros relatos sobre o cotidiano das mulheres e suas famílias foram obtidos nesse local de trânsito que significa referência e apoio dos moradores do bairro, até daqueles que moram no setor mais precário em termos de assistência e serviços, que oficialmente se situa em outro município. Trata-se da parte do bairro que corresponde à área de ocupação mais antiga, próxima a um antigo hotel e à lagoa onde existe um balneário desativado que deu origem à ocupação dos terrenos ainda na década de 1950. Os tempos de ocupação dos terrenos nos bairros são relevantes na descrição sociológica dos lugares e das mobilidades, pois as condições de moradia, de urbanização e de transporte interferem na capacidade dos indivíduos para realizar movimentos para além de suas casas. No caso de Água Limpa/Nova Lima, as casas mais distantes estão no local chamado Lagoa Seca, onde se situava o ponto final do ônibus coletivo até 2018. Mais adiante, estão os moradores das colinas situadas no município de Itabirito, onde a precariedade de acesso a água, energia elétrica e transporte público tem sido amenizada com o passar do tempo, tornando a paisagem da vida cotidiana mais assemelhada entre os territórios do bairro (Figura 2). Atualmente já se percorre trechos asfaltados recentemente no acesso administrado por Nova Lima, onde vemos *outdoors* referindo-se a um projeto de “regularização fundiá-

ria e reurbanização” coordenado pela prefeitura, uma iniciativa que parece ser controversa, como se nota pelas pequenas faixas em postes pedindo para os moradores não assinarem documentos.



FIGURA 2 – VISTA DE ÁGUA LIMPA EM ITABIRITO (MG), ABRIL DE 2021

Fonte: Tarcísio Botelho (2021).

Considerando-se o aspecto legal, o loteamento do bairro Jardim Canadá (Figura 3) foi aprovado na Prefeitura de Nova Lima com 3.773 lotes em 22 de agosto de 1958. A efetiva ocupação dos terrenos foi acontecendo nas décadas posteriores, com episódios como a vinda dos canadenses para trabalhar na mina de ouro de Morro Velho em Nova Lima e as 70 casas construídas para policiais de Belo Horizonte nos anos 1990. De acordo com relatório produzido por Durchfort (2013), a população do Jardim Canadá era de 564 pessoas em 1991; em 2010, contava-se 8.265 residentes no bairro e quase 1.000 empresas registradas.



FIGURA 3 – JARDIM CANADÁ, NOVA LIMA (MG), NOVEMBRO DE 2011

Fonte: Tarcísio Botelho (2021).

O loteamento Água Limpa, embora não conste da listagem oficial da Prefeitura de Nova Lima, foi aprovado em nome da Construtora Alfa com 3.471 lotes (PIRES, 2003, p. 246–251). Fala-se, no bairro, que a construtora desistiu do empreendimento e os herdeiros não reivindicaram a posse dos terrenos. Muitos dos lotes ocupados próximos à lagoa foram cercados após a confirmação nos cartórios do município de que pertenciam à construtora. Assim, são tratados como terras sem dono efetivo, podendo os ocupantes demandarem no prazo de alguns anos o reconhecimento da posse por usucapião. O crescimento de Água Limpa foi acelerado a partir de 2010, com estimativas de 3.500 moradores na área de Nova Lima e 1.500 na área pertencente a Itabirito (DURCHFORT, 2015). Hoje fala-se em 5.800 moradores nessa parte, mas me parece exagero, embora seja visível o seu crescimento. Essa situação atual difere totalmente da paisagem observada por Cláudia

Pires (2003, p. 252): “[...] o balneário Água Limpa, na década de 90, contava com 3.466 lotes vagos, não dispondo de água nem de luz elétrica instalada”.

As relações entre os dois bairros são marcantes, construindo vínculos de emprego, de estudo e de socialidade (relações de amizade e parentes-co, templos religiosos, serviços de saúde e assistência social) que justificam deslocamentos em todos os dias da semana. São comuns as histórias de moradores do bairro Jardim Canadá que mudaram para Água Limpa após comprar lotes, invadir terrenos como investimento ou para construção de casa própria. Normalmente estão deixando as despesas com aluguel para trás ou a moradia em casas cedidas ou compartilhadas com a família. Ir para mais longe significa partir em busca de um futuro mais seguro; porém, os laços se mantêm. As crianças estudam no Jardim Canadá, no Condomínio Miguelão ou, ainda, no distrito de Ribeiro do Eixo, dependendo do transporte escolar oferecido pelas prefeituras de Nova Lima e Itabirito (para o último caso); os serviços de compras mais diversificados estão no Jardim Canadá; as igrejas e os centros de saúde, o posto policial a rede de assistência social e inúmeros projetos educativos e culturais de organizações não governamentais têm sede no Jardim Canadá; e, principalmente, os empregos estão concentrados no bairro de ocupação mais antiga.

É exemplar desse trânsito diário o caso de Shirley, nascida em Santa Maria do Suaçuí (MG), que morava no Jardim Canadá e mudou-se para Água Limpa há pouco tempo. Ela e o marido trabalham no Jardim Canadá, onde o filho de 11 anos também estudava. Quando acabava seu turno de trabalho e a escola do filho, ficavam na casa da sogra como ponto de apoio até o marido concluir sua jornada de trabalho; assim, podiam todos voltar para casa de carro. Esse arranjo era instável e foi reinventado em novas condições, quando Shirley teve uma bebê e sua sogra pretendia alugar a casa e mudar para o interior. Diante das dificuldades de transporte e da nova situação do filho mais velho agora estudar em Belo Horizonte, a família resolveu retornar para o Jardim Canadá e morar em uma casa alugada até a casa própria ser desocupada, enquanto a nova casa de Água Limpa foi alugada. Passados quatro anos de nosso primeiro encontro, Shirley me conta que venderam

a casa em Água Limpa, pois as atividades da família estão concentradas no outro bairro. A proposição de Peter Adey (2006) de que as mobilidades e as imobilidades são relacionais e relativas é oportuna para a análise desta e de várias outras histórias semelhantes.

O Jardim Canadá aparece em algumas falas escutadas como modelo para o bairro de Água Limpa. É a referência mais próxima para a imaginação de planos de mudança de local de moradia no rumo sul, para o bairro mais distante. Como me contou a agente de saúde que mora em Água Limpa desde o início de seu casamento há quase três décadas: as pessoas costumam falar “Estou no Canadá de novo [...]”, “Água Limpa hoje é o Canadá há dez anos, sem luz, sem água”. Ou como escutei uma assistente social repetir um comentário de que “o Jardim Canadá era uma Água Limpa”. Essa expectativa orienta os projetos de vida de quem se aventura a abrir novas fronteiras urbanas nesse bairro que fica atrás de uma fábrica da Coca-Cola (FEMSA) inaugurada em 2015, mas que não possui uma escola para suas crianças. Para aqueles que chegaram a Água Limpa desde o Jardim Canadá, fica mais claro que (quase sempre) é uma migração sem retorno, pois normalmente abandonaram casas de aluguel para fazer a sua própria morada. Sem que, para tanto, tenham que ter abandonado seu emprego e/ou relações de amizade e parentesco.

Certamente, os trajetos e suas motivações seguem um fator crucial nesses contextos: o emprego. As mulheres e os homens empregados estão mais sujeitos aos desafios cotidianos da mobilidade em locais mais longínquos ou com precária disponibilidade de meios de transporte, resultando em estratégias variadas de deslocamento. A história de Lilian, que morava em bairro da região Oeste de Belo Horizonte quando era solteira com filhos e está em Água Limpa desde 2012, ilustra uma experiência ocasional de hipermobilidade. Nos primeiros tempos, viveu de aluguel enquanto o marido pedreiro construía a casa com a sua ajuda. Hoje usa água do poço do vizinho, pela qual paga R\$ 50,00 por mês. Para ter luz elétrica, gastou R\$ 4.000,00 em material para “puxar o gato” (ligação clandestina) da Companhia Energética de Minas Gerais (CEMIG). Ela trabalhou em Belo Hori-

zonte como cuidadora de idosos até os oito meses de gravidez do filho, agora bebê. Enquanto isso, o filho de 11 anos chegava da escola e ficava em casa. O seu pai trabalhava como pedreiro nas proximidades, podendo socorrê-lo em caso de necessidade. Lilian deslocava-se de moto pela rodovia e foi proibida pelo médico por causa dos riscos na estrada. Quando vinha de Belo Horizonte, conseguia fazer compras no Jardim Canadá e encher o baú da traseira de sua moto. Quando a encontrei em 2016, Lilian estava desempregada, pois precisava cuidar dos filhos e tinha vendido sua moto e comprado um carro que raramente funcionava. Quando necessitava, recorria ao carro do vizinho em emergências de saúde. De outro modo, sua única opção era o ônibus rodoviário para o qual gastava mais de R\$ 11,00 em cada viagem. Para se ter uma ideia da velocidade da ocupação de Água Limpa, Lilian me contou que, quando ela chegou, a sua casa foi a primeira da quadra. Em 2016, restava apenas um lote vago.

O capital de mobilidade dos indivíduos – expresso pelo conceito de motilidade⁴ (KAUFMANN; BERGMAN; JOYE, 2004; FLAMM; KAUFMANN, 2006) – é alterado por transformações em seu próprio arranjo doméstico (idade dos filhos, condições de emprego) e por novas configurações na estrutura de transporte local (disponibilidade de linhas de ônibus, por exemplo). Há famílias nas quais ambos os cônjuges estão desempregados, reduzindo seus deslocamentos motorizados e programando as saídas para mais longe. Encontram-se, de fato, em relativa imobilidade (ADEY, 2006); muitas vezes, dependem do auxílio da assistência social para comparecer a entrevistas de emprego, atendimento médico ou cursos profissionalizantes em outros locais. Em consequência, os deslocamentos intrabairro a pé ou por meio de caronas com vizinhos são mais numerosos.

4 De acordo com Flamm e Kaufmann (2006, p. 750), “[...] motility can be defined as the capacity of entities (e.g. goods, information or persons) to be mobile in social and geographic space, or as the way in which entities access and appropriate the capacity for socio-spatial mobility according to their circumstances”.

Em consequência do fato de a pesquisa ter se concentrado no espaço do CRAS, dos postos de saúde e de um projeto social, com frequência eu encontro mulheres sem emprego fixo indo buscar suas cestas básicas ou resolver alguma questão relativa ao benefício do Programa Bolsa Família, assim como encaminhar outras demandas às assistentes sociais. É comum que elas encontrem serviços temporários nos condomínios próximos, geralmente de faxina. Os filhos pequenos ficam com parentas ou com o pai. A disponibilidade para esperar na fila de atendimento indica que essas mulheres e alguns homens estão sem compromissos de horários fixos tais como trabalho remunerado não autônomo. No entanto, elas continuam a cumprir tarefas de cuidado, seus filhos têm que estar prontos para ir à escola, a casa precisa funcionar mesmo em condições de privação de recursos. Por isso, mover-se em busca de apoio e solução para as dificuldades é rotina no lugar, como participar de atividades oferecidas pelas associações de moradores (cursos de artesanato, hortas comunitárias, palestras, festas). Ressalto, porém, que encontrei moradoras estabelecidas em casas construídas há algumas décadas, que têm acesso a carros e se deslocam com mais liberdade pelo bairro e para fora dele, especialmente aquelas com filhos adultos. Considerar o ciclo de desenvolvimento do grupo doméstico é fundamental para registrar a diversidade dos arranjos para a circulação dos membros de uma família.

As formas de mobilidade da população de baixa renda, à qual pertence grande parte das pessoas de quem falo aqui, podem ser descritas em termos dos lugares por onde vão e dos modos de transporte utilizados. Como observou Sebastián Ureta (2008) em Santiago, esses aspectos são mais decisivos para definir a exclusão social que propriamente a imobilidade. Desse modo, os recursos de tempo e dinheiro para a mobilidade são empregados rigorosamente para viagens compulsórias, restringindo perambulações por lugares pouco visitados no dia a dia que podem oferecer oportunidades de aprendizagem e experiências diversas⁵.

5 Sobre a repetição dos trajetos e o valor moral atribuído às mulheres que circulam na cidade para cumprir obrigações entre a casa e o trabalho, ver a noção de percursos hori-

Uma das atividades que muito ocupa o tempo das mulheres nesses bairros é a ida à igreja aos domingos. Certa vez, escutei, de Livia, o seu trajeto de domingo até à igreja evangélica que frequenta em Nova Lima. Para conseguir chegar ao culto das 9 horas, ela, a neta de 14 anos e o marido devem tomar o ônibus das 5h20min. Eles ficam todo o dia participando de várias atividades e retornam somente à noite. Outras moradoras contam que vão à igreja no Jardim Canadá, onde muitas delas moravam antes. Para outras, os compromissos religiosos são no próprio bairro, onde se encontram pequenos templos em ruas de maior circulação. Uma vez comentei com uma moradora que ela andava muito a pé para ir de sua casa, localizada na área de ocupação mais antiga, até a pregação que fazia com uma amiga aos domingos na região da Lagoa Seca (um caminho acidentado de mais de dois quilômetros, em ruas de terra). Ela retrucou e disse que era divertido e prazeroso fazer esse percurso na manhã de domingo.

As condições de vida da maior parte dos moradores confirmam a interação entre as características do lugar em relação à RMBH e às ofertas de modos de deslocamento para essas mulheres e suas famílias. Como se sabe, entre os pesquisadores da mobilidade, “[...] *the geographic-spatial context is thought to prescribe mobility opportunities and compulsions beyond individual dispositions*” (MANDERSCHIED, 2014, p. 197). As relações moldadas pelo cotidiano do grupo doméstico se ajustam a esse enquadramento dado pelos locais por onde se habita.

Considerações finais

As narrativas sobre a transformação dos bairros localizados nas margens de uma rodovia federal de trânsito intenso em décadas de presença urbanizadora dos lugares antes desertos apontam para modulações do movimento

zontais que acontecem como se fossem em túnel (JIRÓN, 2010) e as discussões de Lênio Pires (2013) sobre movimentos de usuárias de transporte público. Percebe-se aqui que há significados culturais atribuídos às práticas de mobilidade feminina (VIDAL E SOUZA; OLIVEIRA, 2016).

na fronteira urbana. No Jardim Canadá e em Água Limpa, pode-se observar intensidades das atividades de construção, dos fluxos de pessoas com intenção de ocupar terrenos, cercar, tomar posse por meio de uma pequena construção inicial para, depois, talvez ampliar os espaços para morar ou para empreender atividades comerciais. A condição privilegiada para observação desses processos característicos de outras localidades aparece por causa das propriedades das composições urbanas antes descritas, as quais se objetivam provisoriamente nesses territórios mineiros, explicitando o fenômeno contemporâneo que Brenner e Schmid (2015, p. 152) descrevem como “*unprecedented densification of intermetropolitan networks*”.

O que consigo capturar das diversas histórias das mulheres com quem converso em minhas viagens por esses bairros é que as práticas de circulação entre os que habitam as fronteiras urbanas acontecem nesses lugares compostos onde o movimento de paisagens, pessoas e coisas é encarado como parte da existência, caracterizando uma percepção da vida (e da cidade) como incerteza. Porém, domina a atmosfera de crença em melhorias, a convicção determinada de que ali está se tornando um lugar bom para viver.

Habitar um lote e fazer surgir uma casa, uma horta, um jardim, são ações que nos indicam que aqui também “[...] estabilizar-se, parar em uma casa, produz determinados movimentos da ordem da intensidade” (CARNEIRO; DAINESE, 2015, p. 154). Além dos movimentos extensivos que se realizam percorrendo espaços (a mudança para o bairro, os deslocamentos rotineiros) há movimentações nas próprias pessoas, os movimentos intensivos distinguidos por Ana Carneiro e Grazielle Dainese. São recomeços, mudanças de direção, passagens entre etapas da vida.

A paisagem do Jardim Canadá é efervescente em termos de fluxos de mobilidade cotidiana; porém, hoje está mais aquietada em termos da intensidade de ocupação dos terrenos. Em Água Limpa, vê-se a inquietude dos processos de fazer cidade em sua atmosfera de presente aberto para o futuro. Enquanto as ações do fazer urbano persistem a avançar sobre os desertos, as pessoas vão deixando sinais de estabilização: o reboco e a pintura de

casas e comércios, os muros, as cercas, os jardins, os gramados. Junto com eles, enxergamos também sinais de incerteza como as pequenas construções quadradas, caixinhas de abrigo que marcam presença na propriedade particular (avisada por muitas placas com indicação do telefone celular dos donos), obras inconclusas, algumas tomadas pelo mato. São porções do bairro ora sem movimento que podem ser rastros da partida de quem desistiu e seguiu adiante.

Referências bibliográficas

ADEY, Peter. If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im) mobilities. *Mobilities*, v. 1, n. 1, p. 75–94, 2006.

AGIER, Michel. Do direito à cidade ao fazer-cidade. O antropólogo, a margem e o centro. *Mana*, v. 21, n. 3, p. 483–498, 2015.

BOTELHO, Tarcísio. *Acervo fotográfico*. [S. l.], 2021.

BRENNER, Neil; SCHMID, Christian. Towards a new epistemology of the urban? *City*, v. 19, n. 2/3, p. 151–182, 2015.

CARNEIRO, Ana; DAINESE, Grazielle. Notas sobre diferenças e diferenciações etnográficas do movimento. *Ruris – Revista do Centro de Estudos Rurais*, Campinas, v. 9, n. 1, p. 143–166, 2015.

CORTADO, Thomas. Algumas reflexões epistemológicas sobre periferia e estudos urbanos no Brasil. Comunicação apresentada na mesa redonda “Os estudos urbanos e os debates epistemológicos contemporâneos: interferências e inspirações”. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 43., 21–25 out. 2019, Caxambu. *Anais...* Caxambu: ANPOCS, 2019. p. 1–14.

CRESSWELL, Tim. Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, v. 28, n. 1, p. 17–31, 2010.

DURCHFORT, Joanne. *Processo anual de atualização de dados: acompanhamento e reflexão sobre a evolução da realidade social do Jardim Canadá e região*. Nova Lima: Fundação Dom Cabral; Instituto de Desenvolvimento Local Integrado, 2013.

DURCHFORT, Joanne. *A realidade social de Água Limpa: um processo em pleno desenvolvimento*. Nova Lima: Fundação Dom Cabral; Instituto de Desenvolvimento Local Integrado, 2015.

DURHAM, Eunice. A sociedade vista da periferia. In: DURHAM, Eunice. *A dinâmica da cultura*. São Paulo: Cosac Naify, 2004. p. 379–407.

FARÍAS, Ignacio. Introduction: decentring the objects of urban studies. In: FARÍAS, Ignacio; BENDER, Thomas (ed.). *Urban Assemblages: how actor-network theory changes urban studies*. London: Routledge, 2010. p. 1–24.

FLAMM, Michael; KAUFMANN, Vincent. Operationalising the concept of motility: a qualitative study. *Mobilities*, v. 1, n. 2, p. 167–189, 2006.

FREIRE-MEDEIROS, Bianca; TELLES, Vera da Silva; ALLIS, Thiago. Por uma teoria social *on the move*. *Tempo Social*, v. 30, n. 2, p. 1–16, 2018.

GAL, Susan. A semiotics of the public/private distinction. *Differences*, v. 15, n. 1, p. 77–95, 2002.

GORMAN-MURRAY, Andrew. Caring about male caregiving: spaces, subjectivities and regendering care. *Dialogues in Human Geography*, v. 7, n. 1, p. 74–78, 2017.

HERNANDEZ, Daniel Oviedo; TITHERIDGE, Helena. Mobilities of the periphery: informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography*, v. 55, p. 152–164, 2016.

INGOLD, Tim. Against space: place, movement, knowledge. In: INGOLD, Tim. *Being alive*. Essays on movement, knowledge and description. London: Routledge, 2011. p. 145–155.

INGOLD, Tim. A temporalidade da paisagem. In: BESSA, Altamiro S. M. (org.). *A unidade múltipla: ensaios sobre a paisagem*. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura da UFMG, 2021. p. 112–154.

JIMÉNEZ, Alberto Corsín. On space as a capacity. *The Journal of the Royal Anthropological Institute*, v. 9, n. 1, p. 137–153, 2013.

JIRÓN, Paola. Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile. *International Political Sociology*, v. 4, p. 66–79, 2010.

KANDIYOTI, Deniz. Bargaining with patriarchy. *Gender and Society*, v. 3, n. 2, p. 274–290, 1988.

KAUFMANN, Vincent; BERGMAN, Manfred M.; JOYE, Dominique. Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 28, n. 4, p. 745–756, 2004.

KWAN, Mei-Po; SCHWANEN, Tim. Geographies of Mobility. *Annals of the American Association of Geographers*, v. 106, n. 2, p. 243–256, 2016.

LAW, Robin. Beyond “women and transport”: towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, v. 23, n. 4, p. 567–588, 1999.

LEVY, Caren. Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport. *Environment & Urbanization*, v. 25, n. 1, p. 47–63.

LITTLE, Jo; PEAKE, Linda; RICHARDSON, Pat (ed.). *Women in Cities. Gender & The urban environment*. London: Macmillan, 1988.

MANDERSCHIED, Katharina. Criticising the solitary mobile subject: researching relational mobilities and reflecting on mobile methods. *Mobilities*, v. 9, n. 2, p. 188–219, 2014.

MOURA, Cristina Patriota de. Condomínios e *gated communities*: por uma antropologia das novas composições urbanas. *Anuário Antropológico* 2009/II, [S. l.], p. 209–232, 2010.

PERUTTI, Daniela Carolina. *Tecer amizade, habitar o deserto*. Uma etnografia do quilombo Família Magalhães (GO). 2015. 266 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

PIRES, Cláudia Teresa Pereira. *Evolução do processo de ocupação urbana do município de Nova Lima*: um enfoque sobre a estrutura fundiária e a produção de loteamentos. 2003. 340 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

PIRES, Lênin. Transportes públicos e representações sobre mobilidade social: possíveis percepções a partir do Rio de Janeiro e de Buenos Aires. *Anuário Antropológico* 201, p. 165–193, 2013.

SHELLER, Mimi; URRY, John. "Mobile transformations of 'public' and 'private' life". *Theory, Culture & Society*, v. 20, n. 3, p. 107-125, 2003.

SPINNEY, Justin; ALDRED, Rachel; BROWN, Katrina. Geographies of citizenship and everyday (im)mobility. *Geoforum*, v. 64, p. 325-332, 2015.

URETA, Sebastián. To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago, Chile. *Mobilities*, v. 3, n. 2, p. 269-289, 2008.

URRY, John. *Sociology beyond societies*. Mobilities for the twenty-first century. London: Routledge, 2000.

UTENG, Tanu Priya; CRESSWELL, Tim (ed.). *Gendered Mobilities*. Hampshire: Ashgate, 2008.

VEGA CENTENO, Pablo. Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Um análisis del testimonio de la señora Eufemia. *Anthropologica*, v. 22, p. 31-62, 2010.

VIDAL E SOUZA, Candice. A vida móvel das mulheres entre os bairros e as cidades: explorações antropológicas em fronteiras urbanas da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Minas Gerais/Brasil). *Universitas Humanística*, v. 85, p. 293-318, 2018.

VIDAL E SOUZA, Candice; OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. Los espacios de movilidad urbana de las mujeres y los significados de las restricciones sociales, culturales y materiales. In: MARTÍNEZ, Alexandra.; SERRUDO, Nelson Antonio Gómez. (ed.). *La sociabilidad y lo público: experiencias de investigación*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2016. p. 336-370.