

SOCIOLOGIA ON LINE

Artigo

2026, n.º 41, e2026414, pp. 1-19

<https://doi.org/10.30553/sociologiaonline.2026.41.4>

Normas de submissão:

<https://revista.aps.pt/pt/normas-autores/>



<https://revista.aps.pt/pt/inicio/>

## TERRITORIALIDADE DE MULHERES NO ESPAÇO URBANO Análise interseccional da mobilidade urbana

### WOMEN'S TERRITORIALITY IN URBAN SPACE Intersectional analysis of urban mobility

*Lúcia Maria Machado Bógus*

FUNÇÕES: Concetualização, Investigação, Metodologia, Administração do Projeto, Supervisão, Validação, Visualização, Redação do rascunho original, Redação — revisão e edição  
AFILIAÇÃO: Faculdade de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil.  
E-mail: [lubogus@uol.com.br](mailto:lubogus@uol.com.br) | ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3431-7298>

*Thaís Figueira Marzolla*

FUNÇÕES: Concetualização, Investigação, Metodologia, Administração do Projeto, Supervisão, Validação, Visualização, Redação do rascunho original, Redação — revisão e edição  
AFILIAÇÃO: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil.  
E-mail: [thaismarzolla@gmail.com](mailto:thaismarzolla@gmail.com) | ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-0399-3490>

**Resumo:** Este artigo analisa a mobilidade urbana a partir de uma perspectiva interseccional que articula desigualdades de gênero, raça e classe. O estudo tem como objeto as particularidades do uso cotidiano de transportes coletivos e ruas por mulheres moradoras da periferia da cidade de Santo André, na região metropolitana de São Paulo. O objetivo é analisar como a mobilidade urbana reforça desigualdades históricas e estruturais no espaço urbano sob a perspectiva da Interseccionalidade. A metodologia envolveu revisão bibliográfica e pesquisa de campo, com aplicação de reconhecimento territorial, grupo focal, observação direta e registro fotográfico. Os resultados revelam que os principais eixos de análise — tempo de deslocamento, infraestrutura, acessibilidade, segurança e mobilidade do cuidado — se materializam em experiências marcadas por desgaste físico e emocional, sentimentos de humilhação social, isolamento, medo e perda de tempo de vida. Constatou-se que a mobilidade urbana não se reduz ao direito de ir e vir, mas constitui dimensão estruturante do direito à cidade. A pesquisa conclui que superar tais desigualdades exige políticas públicas inclusivas, planejamento urbano crítico e participação cidadã, de modo a garantir a mobilidade como direito social universal, e não privilégio de poucos.

**Palavras-chave:** mobilidade urbana, territorialidade, segregação urbana, interseccionalidade.

**Abstract:** This article analyses urban mobility as an expression of social-spatial segregation, from an intersectional perspective that articulates gender, race, and class. The study focuses on the particularities of the daily use of public transportation and streets by women living in the outskirts of the city of Santo André, in the metropolitan region of São Paulo. The objective is to analyse how urban mobility reinforces historical and structural inequalities in urban space from an intersectional perspective. The methodology involved a literature review and field research, applying territorial reconnaissance, focus groups, direct observation, and photographic records. The results reveal that the main axes of analysis – commute time, infrastructure, accessibility, safety, and mobility of care – manifest as experiences marked by physical and emotional exhaustion, feelings of social humiliation, isolation, fear, and lost time. It was found that urban mobility is not limited to the right to come and go, but constitutes a structuring dimension of the right to the city. The research concludes that overcoming such inequalities requires inclusive public policies, critical urban planning, and citizen participation to guarantee mobility as a universal social right, not a privilege for the few.

**Keywords:** urban mobility, territoriality, urban segregation, intersectionality.

## Introdução

Este artigo toma como ponto de partida a reflexão proposta por Carolina Maria de Jesus, que, em 1958, escreveu o livro: *Quarto de Despejo – Diário de uma Favelada*. Na obra, a autora descreve a cidade de São Paulo da seguinte maneira: “O Palácio é a sala de visita. A Prefeitura é a sala de jantar e a cidade é o jardim. A favela é o quintal onde jogam os lixos” (Jesus, 2004, p. 28). Tal afirmação possibilita uma reflexão crítica acerca da territorialidade de mulheres que é cotidianamente afetada pela configuração espacial da segregação urbana, a qual se reflete na dinâmica da mobilidade urbana, resultando em desafios para as pessoas que moram em favelas e áreas pobres de periferia, carentes em infraestruturas e transportes.

A segregação urbana, como consequência estrutural do projeto urbanístico das elites, beneficia as classes de alta renda e marginaliza trabalhadores e trabalhadoras empobrecidos, afetando sobretudo, as pessoas negras. Essa dinâmica resulta na concentração dessas populações em áreas periféricas, marcadas pela irregularidade fundiária, em condições precárias de vida (Pasternak & Bógus, 2001; 2024; 2025). Nesse contexto os direitos de cidadania e de acesso aos benefícios urbanos limitam-se a parte dos moradores da cidade, estando ausentes, total ou parcialmente, para aqueles que residem em áreas distantes dos centros urbanos.

As condições socioeconômicas, associadas ao racismo estrutural, reforçam a reprodução de desigualdades históricas, atingindo de forma acentuada a população negra e empobrecida da classe trabalhadora. Entre os mais afetados, destacam-se as mulheres negras, cuja vulnerabilidade social é historicamente maior. Dados estatísticos e análises críticas, como as de Lélia Gonzalez (2020a), evidenciam que as mulheres negras são as pessoas mais discriminadas, exploradas e

oprimidas na sociedade brasileira e latino-americana, sofrendo interseccionalmente os efeitos das desigualdades de classe, raça e gênero. Nesse sentido, o referencial teórico da interseccionalidade fundamenta a análise de como a mobilidade urbana reforça desigualdades históricas e estruturais no espaço urbano brasileiro (Akotirene, 2019; Collins & Bilge, 2021; Davis, 2016; Gonzalez, 2020a).

Assim, a segregação urbana reflete-se diretamente na territorialidade dessas mulheres, que constroem seus modos de vida, culturas e histórias em territórios de pobreza e vulnerabilidades, atravessados por violações de direitos sociais e humanos.

Para compreender os problemas ligados à mobilidade urbana e sua complexidade, selecionou-se para estudo de caso a cidade de Santo André e, mais especificamente, a Favela do Pintassilgo. Esse recorte socioespacial nos possibilitará compreender, dadas as características presentes nas áreas de favela, a realidade de segregação urbana em comunidades empobrecidas de outras regiões metropolitanas do país.

A cidade de Santo André, situada na Região Metropolitana de São Paulo [RMSP], possui localização estratégica entre a capital e o Porto de Santos. Durante o período desenvolvimentista (décadas de 1950 a 1980), tornou-se o principal polo industrial automobilístico do Brasil, desenvolvendo seu centro urbano em torno da linha férrea. Inicialmente dedicada ao transporte de cargas, essa linha foi posteriormente utilizada pela classe trabalhadora como via de acesso ao mercado de trabalho em outras cidades da RMSP. Atualmente, com quatro estações de trem, das linhas Rubi e Turquesa, Santo André apresenta boas condições de mobilidade para parte da população. Contudo, essa política de mobilidade não atende igualmente às áreas periféricas. O estudo realizado na Favela do Pintassilgo, localizada em um dos extremos do município, evidenciou essa situação excludente.

O problema investigado neste artigo consiste na compreensão das condições de mobilidade urbana de pessoas residentes numa área pobre, da periferia metropolitana, considerando seus impactos sobretudo na territorialidade feminina e nas condições de vida das mulheres.

A metodologia adotada combinou revisão bibliográfica e pesquisa de campo etnográfica<sup>1</sup>. Foram considerados como indicadores analíticos: tempo de deslocamento, infraestrutura, acessibilidade, segurança e mobilidade do cuidado (deslocamentos em função de atividades domésticas ou familiares). No trabalho de

---

1 A pesquisa de campo foi realizada no âmbito do projeto de mestrado desenvolvido no Programa de Pós-Graduação da PUCSP (entre os anos 2024 e 2026) sob o título: “As Disputas de Poder e Segregação do Espaço Urbano – Uma análise interseccional da Mobilidade Urbana de Mulheres” (Defendida em 24/04/2026), ainda não publicada (Marzolla, no prelo).

campo, aplicaram-se métodos qualitativos, como reconhecimento territorial, grupo focal, observação direta e captura de imagens.

As dimensões do problema emergiram dos depoimentos coletados durante o grupo focal confirmando a pertinência dos indicadores definidos. Constatou-se que a mobilidade interfere significativamente na constituição da territorialidade das mulheres entrevistadas, gerando cansaço, desgaste emocional, sentimentos de humilhação social, isolamento, restrições ao direito à cidade, medo que limita a circulação e perda de tempo de vida.

Em síntese, o estudo evidencia que a dinâmica da mobilidade urbana, num contexto de superposição de carências, aprofunda os efeitos da segregação socioespacial e impacta na territorialidade de mulheres em situação de vulnerabilidade social, ao articular desigualdades de gênero, raça e classe.

### Revisão teórica

A contribuição de Milton Santos e Maria Laura da Silveira (2020) amplia a noção tradicional de território, anteriormente restrita a uma delimitação espacial entre bairros ou cidades. Para os autores, o território é dinâmico, uma matéria viva (Koga, 2011), constituída por disputas de poder e, conseqüentemente, marcada por desigualdades socioterritoriais. Santos e Silveira (2020) destacam que o conceito fundamental não é o território em si, mas o território formado pela sociedade (pessoas e instituições). O uso do território, ao longo do tempo, constitui marcos históricos que influenciam a experiência coletiva e as histórias de vida transmitidas por gerações.

Sob essa perspectiva, o território não pode ser analisado sem considerar seu aspecto histórico. Existem, assim, duas dimensões de uso: a objetiva, representada pela implantação de infraestruturas e sistemas de engenharia; e a subjetiva, expressa pela territorialidade, ou seja, o sentimento de pertencimento ao espaço vivido, *locus* das relações sociais. O território é, portanto, o chão onde a vida acontece e onde se constroem subjetividades e representações sociais cotidianas.

Ao abordar as disputas de poder e as desigualdades que permeiam o território, retoma-se a análise de Henri Lefebvre (2016), que, desde a década de 1970, enfatiza que o espaço urbano é um ambiente construído historicamente. Nesse processo, a centralidade urbana é consolidada e, paralelamente, as periferias são formadas como espaços deslocados. Essa dinâmica evidencia que o espaço urbano é essencialmente político, e, portanto, (re)produtor de desigualdades e de mecanismos de exclusão social.

Raquel Rolnik (2020) e Joice Berth (2023), arquitetas e urbanistas brasileiras, reforçam que a segregação urbana não resulta de um acaso histórico, mas de um

projeto deliberado das classes dominantes, que assegura benefícios às elites e impõe processos de marginalização e empobrecimento à classe trabalhadora e à população negra. Esse fenômeno está enraizado no racismo estrutural que perpassa a sociedade brasileira desde o período colonial.

Joice Berth (2023) amplia a análise ao considerar, além de classe e raça, a questão de gênero. A autora destaca que as mulheres, especialmente as mulheres negras, são afetadas de maneira mais profunda e direta pela segregação no espaço urbano, reafirmando, em diálogo com Lélia Gonzalez (como citado em Berth, 2023), que a pobreza é simultaneamente negra e feminina.

Nesse sentido, Lélia Gonzalez (2020b), antropóloga brasileira e uma das principais expoentes do feminismo negro, já nas décadas de 1970 e 1980 denunciava a imposição de espaços de marginalização às pessoas negras: as favelas, os presídios e, no caso das mulheres negras, as cozinhas das madames. Essa realidade evidencia a posição histórica de vulnerabilidade social ocupada pelas mulheres negras, submetidas a múltiplas formas de discriminação e opressão.

Tais análises convergem para a constatação de que as mulheres negras constituem o grupo mais explorado e oprimido da sociedade brasileira. Angela Davis (2016) – uma das mais importantes intelectuais e lideranças do Feminismo Negro nos Estados Unidos, reforça esse argumento ao salientar que as opressões não podem ser hierarquizadas, pois funcionam de forma interdependente e articulada. De maneira semelhante, Collins e Bilge (2021) – autoras do livro *Interseccionalidade*, o qual reforça a importância desta importante categoria de análise social, afirmam que mulheres e homens negros vivenciam o racismo de formas distintas, e que mulheres de diferentes grupos raciais experimentam o sexismo de modos diversos. Dessa forma, consolida-se a interseccionalidade como uma ferramenta fundamental para a análise das desigualdades sociais, na medida em que permite compreender como as dimensões de gênero, raça e classe se entrelaçam e se reforçam mutuamente.

### **Interseccionalidade como categoria de análise social**

A interseccionalidade, conceito formulado por Kimberlé Crenshaw (Akotirene, 2019) no final da década de 1980, constitui uma ferramenta teórica indispensável para compreender a inseparabilidade entre racismo, capitalismo e patriarcado. Sua relevância não se restringe ao campo analítico, mas se estende às dimensões histórica, política e metodológica, consolidando-se como um instrumento de interpretação crítica da sociedade.

Akotirene (2019) resgata a genealogia do pensamento feminista negro, destacando a contribuição de intelectuais como Sojourner Truth, Angela Davis, Patricia

Hill Collins, Audre Lorde e Lélia Gonzalez, que anteciparam e fortaleceram práticas e reflexões interseccionais. A autora alerta, entretanto, para os riscos da banalização acadêmica e política do conceito, frequentemente reduzido à soma de identidades ou associado de maneira superficial à ideia de diversidade. Esse esvaziamento, promovido por instituições, governos e setores acadêmicos, despolitiza a raiz negra e decolonial da interseccionalidade, cuja origem está vinculada às experiências concretas das mulheres negras, historicamente marginalizadas tanto pelo feminismo hegemônico quanto pelos movimentos antirracistas.

Assim, a interseccionalidade deve ser compreendida não apenas como categoria analítica, mas também como prática política e epistêmica, capaz de considerar simultaneamente múltiplas dimensões de opressão: raça, gênero, classe, entre outros tipos de opressões.

Nesse sentido, a obra de Lélia Gonzalez (2020a) é fundamental para evidenciar a condição das mulheres negras na sociedade brasileira. A autora denuncia sua concentração em setores de baixa remuneração e valorização social, particularmente no trabalho doméstico, o que revela não apenas desigualdades econômicas, mas também a marginalização espacial, uma vez que essas mulheres estão majoritariamente localizadas em periferias urbanas e territórios invisibilizados das grandes cidades.

Santos e Silveira (2020), ao analisar a dinâmica territorial brasileira, contribuem para esse debate ao evidenciar o uso desigual do território, no qual os fluxos de riqueza, tecnologia e serviços se concentram em áreas centrais, ocupadas predominantemente por pessoas brancas, enquanto a população negra é empurrada para as margens. A análise de Gonzalez (2020b) sobre a geopolítica interna do racismo dialoga diretamente com essa concepção, demonstrando que o território é também espaço de poder, onde corpos negros, especialmente os das mulheres, são controlados, confinados e explorados.

Contudo, esse mesmo território é ressignificado pela resistência. As mulheres negras constroem redes de apoio, produzem cultura, religiosidade e formas de sociabilidade que transformam espaços de exclusão em territórios de luta e sobrevivência (Gonzalez, 2020a). Essa dinâmica pode ser compreendida como um processo de reterritorialização contra-hegemônica, em consonância com a geografia crítica inspirada por Santos e Silveira (2020).

Ao denunciar o mito da democracia racial, Gonzalez (2020b) destaca a objetificação e hipersexualização do corpo da mulher negra, que se transforma em corpografia: um corpo-território colonizado e explorado historicamente pela elite branca e patriarcal. Essa leitura aponta para a conexão entre a exploração simbólica e material, que se manifesta tanto em situações de violência sexual e de gênero no âmbito privado quanto em agressões sofridas no espaço público.

O feminismo negro, estruturado no Brasil por autoras como Lélia Gonzalez e Sueli Carneiro, denuncia os estigmas impostos às mulheres negras por meio de categorias sociais como mulata, doméstica e mãe preta, que legitimaram sua subalternização. Essa condição, agravada pela lógica colonial e escravista, submeteu as mulheres negras a condições ainda mais degradantes que as impostas aos homens negros, com sua existência ofuscada pelo trabalho compulsório (Davis, 2016).

Dados recentes reforçam a atualidade dessas análises. O Censo de 2022 (Ministério das Mulheres, 2025) indica que 57,2% das mulheres brasileiras se identificam como pretas ou pardas, assumindo majoritariamente a responsabilidade pelos domicílios. Sua inserção no mercado de trabalho é inferior à das mulheres brancas, frequentemente caracterizada pela informalidade e pela precarização. Além disso, são maioria entre os lares em situação de insegurança alimentar e as principais beneficiárias de programas sociais, revelando sua posição estrutural de vulnerabilidade (Ministério das Mulheres, 2025).

A participação política das mulheres negras, historicamente, também foi marcada por contradições. Gonzalez (2020a) observa que, mesmo quando engajadas em movimentos negros, feministas ou trabalhistas, elas enfrentaram resistências à sua liderança. Ainda assim, mantiveram protagonismo em coletivos de favelas e periferias. A trajetória de Marielle Franco<sup>2</sup>, por exemplo, ilustra tanto a relevância quanto os obstáculos enfrentados por mulheres negras no cenário político brasileiro contemporâneo.

Compreender as desigualdades sociais exige reconhecer as mulheres negras como sujeitos alvos de múltiplas opressões e exploração. A interseccionalidade, enquanto ferramenta analítica, possibilita identificar como as desigualdades de raça, gênero e classe estruturam processos de exclusão e violação de direitos sociais e humanos. Essa compreensão é essencial para subsidiar políticas públicas equitativas e a construção de uma sociedade mais justa.

Dessa forma, o território se revela como espaço de disputa simbólica e material, onde desigualdades de raça, gênero e classe se entrecruzam. Reconhecer a centralidade da interseccionalidade na análise dessas dinâmicas é condição indispensável para assegurar cidadania plena e justiça social às mulheres negras, protagonistas na luta contra-hegemônica no espaço urbano brasileiro.

---

2 Marielle Franco (mulher autodeclarada negra e periférica) foi uma socióloga, ativista e vereadora da cidade do Rio de Janeiro que em 2018 fora assassinada no período do seu mandato (legislatura entre 2017 e 2020).

## **A segregação espacial como causa dos desafios para a mobilidade urbana de mulheres**

A configuração da mobilidade urbana revela, de forma concreta e visível, o cotidiano da segregação no espaço urbano, e sua dinâmica reproduz os desafios históricos de acesso a direitos fundamentais. As desigualdades de deslocamento se intensificam especialmente para mulheres negras, que acumulam o tempo de vida perdido no entrelaçamento cotidiano entre mobilidade pendular (casa-trabalho/estudo) e mobilidade do cuidado. Esse processo implica custos adicionais nas micromobilidades, riscos de violência, sobrecarga emocional e barreiras de acessibilidade.

No contexto brasileiro, a mobilidade deve ser compreendida não apenas como o direito de ir e vir, mas como condição para a efetivação de outros direitos essenciais, tais como saúde, educação, trabalho, lazer. Por isso, ela deve ser considerada dimensão estruturante do planejamento urbano e elemento fundamental do direito à cidade.

A análise histórica das políticas públicas de transporte no Brasil, realizada por Guimarães et al. (2021), demonstra que, desde a Constituição Brasileira de 1934 até iniciativas mais recentes, como o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (Ministério das Cidades, 2012), as políticas priorizaram o transporte motorizado individual. Essa orientação moldou o espaço urbano, evidenciando desigualdades persistentes no acesso ao transporte coletivo e a negligência em relação a modais sustentáveis, como caminhada e bicicleta.

Netto e Ramos (2017 como citado em Guimarães et al., 2021) destacam a necessidade de uma abordagem sistêmica e intersetorial para compreender os impactos sociais, econômicos e ambientais decorrentes da mobilidade precária. Questões como poluição, tempo de deslocamento e exclusão social demonstram que o problema ultrapassa os limites da engenharia de tráfego, exigindo políticas integradas.

Eventos como o Movimento Passe Livre<sup>3</sup>, os investimentos em megaeventos esportivos (Copa do Mundo e Olimpíadas), a expansão dos aplicativos de transporte e a crise climática revelam novas camadas do debate sobre mobilidade urbana. Nesse sentido, pode-se retomar o conceito de território usado de Milton Santos e Maria Laura da Silveira (2020), no qual o espaço é compreendido como resultado das disputas de poder e das resistências sociais em busca da justiça e do direito fundamental à circulação.

---

3 O Movimento Passe Livre (MPL) é um movimento social brasileiro cuja bandeira de luta é a tarifa zero no transporte público coletivo considerada pelo movimento como um direito social e não como mercadoria. Em 2013, organizou uma das maiores manifestações em favor do passe livre.

A análise de Silva (2019) sobre a RMSP evidencia os impactos do modelo rodoviário, que substituiu bondes por ônibus, consolidou a massificação do automóvel e, mais recentemente, incentivou o uso de motocicletas, resultando em um sistema desigual e excludente. A Pesquisa Origem-Destino do Metrô<sup>4</sup> (Metrô & Secretaria dos Transportes Metropolitanos, 2025) confirma essa tendência, demonstrando tanto o aumento do uso de modos ativos em áreas específicas, quanto a persistência da dependência do automóvel nas periferias, onde o transporte público permanece precário. Os dados revelam que usuários de transporte coletivo gastam mais que o dobro do tempo em deslocamento em comparação com usuários de automóveis. A desigualdade é reforçada pela permanência da dependência do transporte coletivo entre as populações de baixa renda, enquanto as classes médias ampliam o uso de transporte individual.

Além da dimensão estrutural, a pandemia da COVID-19 introduziu novos elementos, como o uso ampliado de tecnologias digitais, bicicletas compartilhadas e micromobilidade elétrica. No entanto, sem enfrentar a matriz rodoviária e sem assegurar transporte público rápido, seguro e acessível, a mobilidade continuará sendo um privilégio, e não um direito universal.

As contribuições de Reis e Vêras (2024) ampliam o debate ao incorporar a perspectiva interseccional, destacando que a mobilidade não deve ser analisada apenas em termos de tempo de deslocamento ou modal utilizado, mas também sob a ótica da vulnerabilidade social. Para mulheres negras e trabalhadoras periféricas, o transporte público é espaço de violências, medos e exclusões simbólicas, que reforçam hierarquias coloniais, racistas e patriarcais. Nesse artigo os autores citam um estudo da SPTRANS que em 2021 revela que 57% das pessoas que dependem do transporte coletivo no dia a dia são mulheres negras (Prefeitura de Santo André et al., 2021 como citado em Reis & Vêras, 2024)

No diálogo entre esses autores (proposto por este artigo), Silva (2019) denuncia a mobilidade como recurso desigual que gera constrangimentos para todos, enquanto Reis e Vêras (2024) demonstram que tais constrangimentos não são homogêneos, mas atingem de maneira mais dura mulheres pobres, negras e periféricas. Desse modo, os deslocamentos cotidianos não apenas refletem desigualdades socioespaciais, mas também as produzem e reforçam.

Mércia Silva (2024), em convergência com Reis e Vêras (2024), aponta que o direito à cidade e à mobilidade é tido como privilégio, não é realidade universal, revelando a vulnerabilidade como fator-chave que restringe a circulação. Para

---

4 A Pesquisa Origem e Destino do Metrô visa levantar informações sobre o comportamento cotidiano dos usuários do metrô considerando uma série de requisitos fundamentais para o planejamento urbano voltado à mobilidade urbana.

mulheres, especialmente negras e periféricas, a mobilidade é ainda mais limitada pelas violências contra as mulheres e pelo medo, fatores que restringem horários, rotas e oportunidades. Essa invisibilidade do trabalho do cuidado, associado majoritariamente às mulheres, é ignorada no planejamento urbano tradicional, projetado por e para homens (Berth, 2023).

Além disso, a dimensão subjetiva do medo é um limitador poderoso da mobilidade feminina. A violência sexual, o assédio e a precariedade da iluminação pública configuram não apenas problemas de segurança, mas mecanismos de controle social que restringem a circulação das mulheres (Ribeiro, 2021).

A partir desse quadro, a mobilidade urbana deve ser compreendida como dimensão fundamental da justiça social. A leitura interseccional permite evidenciar como gênero, raça e classe estruturam desigualdades de circulação, acesso e pertencimento. Mulheres negras trabalhadoras são as mais afetadas, enfrentando superlotação, insegurança, violência cotidiana e barreiras de acessibilidade.

Assim, superar as desigualdades exige repensar o planejamento urbano em bases inclusivas, com efetiva participação cidadã e implementação de políticas públicas que reconheçam a mobilidade como direito humano e social.

A reflexão proposta por Ribeiro (2021), em *Mobilidade Antirracista*, evidencia a historicidade dessa desigualdade, desde o transporte forçado nos navios negreiros até as formas atuais de segregação no espaço urbano. A resistência histórica, marcada pela luta de figuras como Rosa Parks, demonstra que a mobilidade está no centro das disputas por liberdade, cidadania e igualdade racial.

Por fim, ao analisar a realidade brasileira contemporânea, observa-se que a mobilidade urbana permanece estruturada como mecanismo de exclusão, sobretudo das mulheres negras periféricas. Ainda que marcadas pela sobrecarga, elas são também protagonistas de resistências coletivas, reivindicando o direito à cidade, ao território e à vida digna.

### **A mobilidade urbana a partir da periferia: narrativa de uma mulher no “Brejo”**

A pesquisa de campo que originou este artigo foi realizada na cidade de Santo André por esta ser uma cidade com tradição de mobilidade urbana de qualidade. No entanto, ao longo da pesquisa questionou-se sobre a qualidade da mobilidade em regiões periféricas do município. Para compreender as condições da mobilidade nessas áreas foi importante aproximar-se do movimento de mulheres e do movimento de moradia da cidade de Santo André e sua periferia. A partir dessa aproximação, foi definido o campo de pesquisa: a Favela do Pintassilgo (ver Figura 1).



**Figura 1** Favela do Pintassilgo (Passagem do Brejo)

Fonte: Imagem fornecida por autora da pesquisa (Marzolla, no prelo).  
Data: 09/04/2025.

A Favela do Pintassilgo se localiza em um dos extremos da cidade de Santo André situada a 11 km do centro. Inserida no bairro Parque Miami está desde 1986 no interior de uma importante unidade de conservação ambiental (Parque Natural Municipal do Pedroso). Considerada área de risco de deslizamentos de terra, seus moradores vivem em condições precárias de moradia com infraestrutura urbana deficiente (Serviço Municipal de Saneamento Ambiental de Santo André, 2016).

Conforme já afirmado anteriormente, o trabalho de campo teve como objetivo verificar, a partir da realidade cotidiana de mulheres usuárias do transporte coletivo e das ruas da cidade de Santo André, os temas centrais relacionados à mobilidade urbana. Os recursos metodológicos empregados, como o reconhecimento territorial, o grupo focal e a observação direta, apontaram para a importância da captura de imagens por uma das participantes da pesquisa, indicando o local mais crítico/arriscado de sua mobilidade cotidiana.

O reconhecimento territorial foi realizado de carro, em percurso do centro às periferias, utilizando as vias das principais linhas de ônibus e capturando

imagens<sup>5</sup> relacionadas aos eixos temáticos tratados a seguir. Estas imagens foram levadas a um grupo focal<sup>6</sup> onde se realizou uma roda de conversa sobre a mobilidade urbana de mulheres na cidade com 11 participantes, sendo 8 mulheres e 5 mulheres autodeclaradas pretas ou pardas<sup>7</sup>, moradoras de diversos bairros periféricos do município, incluindo a favela do Pintassilgo. Já no campo de pesquisa percorreram-se as ruas, vielas e passagens, capturando imagens também ligadas aos eixos temáticos. Por fim, uma mulher moradora da Favela do Pintassilgo nos forneceu a figura do ponto mais crítico do percurso em sua mobilidade urbana cotidiana.

Os principais eixos temáticos indicadores de análise – tempo de deslocamento, infraestrutura, acessibilidade, segurança e mobilidade do cuidado – foram confirmados como dimensões constitutivas da realidade das mulheres no grupo focal.

O tempo dispendido entre mobilidade pendular e mobilidade do cuidado resulta em desgastes físicos e emocionais. A precariedade do serviço, superlotação, o alto custo das passagens e as barreiras de acessibilidade geram sentimentos de humilhação social e, muitas vezes, isolamento em relação a atividades de lazer, participação cidadã e acesso a direitos fundamentais, como o direito à cidade. Já a insegurança nos espaços públicos amplia o medo das mulheres diante das violências de gênero e as coloca em situação de vulnerabilidade em seus trajetos cotidianos (Silva, 2024).

Sobre o tempo de deslocamento, pode se afirmar neste estudo que o tempo não é apenas uma variável técnica, mas uma dimensão profundamente política e social; é um dispositivo de disciplinamento e controle de determinados corpos (Foucault, 2025) que são expostos a maior tempo de espera, por exemplo (Mbembe, 2018). Ele afeta principalmente as mulheres no seu cotidiano. E entre as mulheres existem diferenças no tempo de circulação pelas cidades (Berth, 2023). Um depoimento ilustra os impactos do tempo de deslocamento:

[Alguma vez você já se atrasou por causa do ônibus?] Já, muitas vezes, principalmente porque para longe e eu tenho que andar... e onde eu trabalho exige muito de eu ir de

---

5 As fotografias foram utilizadas como dispositivo para a reflexão realizada no grupo focal em conjunto com 11 participantes que, através de seus depoimentos, validaram os eixos temáticos pertinentes ao objeto de estudo. As imagens constam na dissertação de mestrado que originou este artigo (Marzolla, no prelo).

6 Vale ressaltar que os depoimentos obtidos no grupo focal, citados ao longo deste artigo, foram proferidos pelas participantes apresentadas pelas iniciais de seus nomes para preservação de suas identidades.

7 Com base nos critérios do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE], o levantamento de dados raciais se faz pela autodeclaração: branco, preto, pardo, indígena. No estudo por nós realizado foi utilizado o mesmo critério.

salto (hoje eu fui de tênis porque meu pé está cheio de calo e eu não aguentei), mas como eu tenho que ir de salto demora muito pra chegar e aí é: “por que você atrasou? Tem que sair de casa mais cedo” ... mas eu saio de casa mais cedo só que o ônibus demora demais. (N. O. F., mulher autodeclarada parda, 18 anos, moradora da Vila João Ramalho – 13/09/2024).

No que se refere à infraestrutura, observam-se congestionamentos, precariedade dos serviços e superlotação dos ônibus. O deslocamento nessas condições é naturalizado como parte das obrigações do trabalho, remunerado ou não, afetando também outras dimensões da vida, como o cuidado com a família e consigo mesmas.

A infraestrutura não é neutra, ela é considerada neste artigo como uma tecnologia de poder porque em territórios periféricos a precariedade da infraestrutura expõe as pessoas a uma situação de vulnerabilidade cotidiana. A falta de infraestrutura não é uma falha técnica do sistema ela é parte de uma lógica de funcionamento engendrada no período colonial.

O depoimento obtido no grupo focal revela a contradição centro-periferia vivenciada no cotidiano.

O que a gente percebe sobre o ônibus aqui em Santo André é que é assim... principalmente pra quem vai pro Clube de Campo [um bairro periférico da cidade], ali você vê o ônibus parado... enquanto aquele ônibus “maldito” não fica lotado igual uma “lata de sardinha” eles não saem... Espera lotar [...] pega o ônibus lotadíssimo, chega lá o coitado vai ficar de pé esperando pra lotar o ônibus pra poder sair. (M. F. M. Z., mulher autodeclarada preta, 52 anos, moradora do Jardim Ipanema – 13/09/2024).

Considera-se aqui que a acessibilidade deveria ser garantida para a livre circulação pelas cidades. No entanto, a não garantia de acessibilidade constitui-se como barreiras e desafios para grupos em situação de maior vulnerabilidade (idosos, pessoas com deficiência e mães com crianças pequenas) no acesso ao direito à cidade.

Acessar a cidade não é apenas uma questão de presença física, mas de condições concretas de existência e de exercício de direitos. As mulheres moradoras da periferia dependem de uma rede de serviços e infraestruturas que muitas vezes não existe ou é insuficiente que limita a própria autonomia dessas mulheres. A inacessibilidade para alguns corpos não é apenas limitação, mas exposição à precariedade extrema onde o direito à circulação se aproxima da lógica da sobrevivência (Mbembe, 2018).

O depoimento abaixo confirma este eixo temático sobre acessibilidade como pertinente ao problema da mobilidade urbana de mulheres tratado neste artigo.

É como minha vó tava falando do fato das pessoas escolherem o Uber ou a 99 para ir trabalhar. Muitas vezes eu opto por esses aplicativos, justamente porque eu tenho que ficar muito tempo esperando o ônibus... Então muitas vezes eu opto pelo Uber exatamente pra não ter todo esse trabalho. (N. O. F., mulher autodeclarada parda, 18 anos, moradora da Vila João Ramalho – 13/09/2024).

A insegurança aparece como elemento recorrente da experiência feminina nos deslocamentos. A violência de gênero e sexual obriga mulheres a alterar rotas, horários ou mesmo a deixar de realizar determinadas atividades.

A falta de segurança é uma forma de controlar os corpos (Foucault, 2025) e a circulação das mulheres a depender do horário, companhia, local. Em territórios periféricos e racializados, a segurança se transforma em seu oposto acontecendo sob a lógica da ameaça permanente (Mbembe, 2018) impondo à exposição ao risco por causa de horários que devem ser cumpridos (mesmo horário todos os dias no mesmo trajeto). O racismo e o sexismo estruturam quem pode se sentir seguro na cidade. A violência que incide sobre mulheres negras revela uma hierarquia social que define quais vidas são protegidas e quais são expostas aos riscos (Akotirene, 2019; Carneiro, 2011; Gonzalez, 2020a).

Eu sou a única que desce do ônibus no meu ponto, aí já tá tudo escuro [...] passo por um bar que tá cheio de homem [...] as vezes mexe comigo, aí eu subo correndo... às vezes subo chorando de cansaço porque eu não aguento mais [...] A iluminação ali no João Ramalho que é onde eu moro é péssima, não tem luz no poste... fica tudo escuro. (N. O. F., mulher autodeclarada parda, 18 anos, moradora da Vila João Ramalho – 13/09/2024).

Por fim, a mobilidade do cuidado, historicamente atribuída às mulheres, refere-se aos deslocamentos necessários para atender demandas familiares e domésticas – levar filhos à escola, realizar compras, acompanhar parentes a serviços de saúde, entre outros. Essa dimensão impõe viagens mais complexas, onerosas e exaustivas.

O trabalho do cuidado, central para o funcionamento do capitalismo, é invisibilizado e muitas vezes não remunerado, quando se trata de cuidar da própria casa e família (Federici, 2017). Este tipo de deslocamento organiza e regula a circulação dos corpos das mulheres no espaço urbano e expõe as moradoras de periferias a um desgaste físico e emocional contínuo, aproximando a mobilidade do cuidado a uma experiência de exaustão e vulnerabilidade permanente (Mbembe, 2018). As mulheres negras ocupam historicamente o lugar do cuidado – tanto em suas próprias famílias quanto no trabalho doméstico para outras classes sociais (Gonzalez, 2020a). Isso faz com que sua mobilidade seja ainda mais intensa.

O depoimento abaixo demonstra o cotidiano e a complexidade deste tipo de mobilidade exclusiva das mulheres diante do contexto histórico em que fora



**Figura 2** A Mulher no Brejo

Fonte: Imagem fornecida por participante da pesquisa (Marzolla, no prelo).  
Data: 09/04/2025.

imposto às mulheres as atividades do cuidado e, portanto, os deslocamentos em função de alguma destas atividades.

[...] tem também filhos que têm “problemas” que precisa levar no médico [...] não vão porque não tem o dinheiro da passagem. Então essa discussão sobre a tarifa zero, ela precisa ser levada muito a sério porque isso afeta principalmente as mulheres, porque grande parte delas trabalha informal [...] e não tem o dinheiro da passagem. (C. T., mulher autodeclarada parda, 55 anos, moradora do Jardim Santo André, motorista de ônibus – 13/09/2024).

Com o objetivo de assegurar o protagonismo das participantes, foi proposta uma dinâmica em que uma mulher negra, trabalhadora e moradora de região periférica da Favela do Pintassilgo, registrou por meio de fotografia o ponto mais crítico de sua mobilidade cotidiana (ver Figura 2).

A figura capturada por F. S. S. (mulher autodeclarada negra, 25 anos, moradora da Favela do Pintassilgo, localizada no Parque Natural Municipal do Pedroso,

Santo André) mostra sua companheira de percurso atravessando a passagem conhecida como Brejo, caminho improvisado até o ponto de ônibus da Estrada do Pedroso. As madeiras dispostas no chão foram colocadas pelos próprios moradores para amenizar os riscos de quedas e a lama. O local, além de alagamentos e da presença de animais peçonhentos, é permeado pela insegurança para mulheres, especialmente no período noturno.

A figura, além de representar as dificuldades materiais, evidencia a precariedade dos espaços urbanos periféricos, a vulnerabilidade e a ausência de serviços públicos. O trajeto de F. S. S. até o trabalho, localizado no bairro da Berrini, zona nobre da cidade de São Paulo, pode durar até duas horas se tiver sorte. A fotografia, portanto, simboliza o muro simbólico da segregação, a distância entre a periferia e o centro metropolitano, materializando barreiras que limitam o direito à cidade.

Essa realidade de corpos lentos (Santos & Silveira, 2020) que enfrentam o tempo veloz da metrópole reflete a desigualdade social: o deslocamento diário consome um tempo de vida que não pode ser repostado. A falta de infraestrutura compromete não apenas o acesso ao trabalho, mas também a serviços essenciais como saúde e educação. Para muitas mulheres, a ausência de transporte alternativo, como aplicativos que frequentemente não atendem regiões periféricas, resulta na impossibilidade de realizar atividades sociais ou de lazer.

A figura simboliza, simultaneamente, as dificuldades impostas pela segregação urbana e a resistência cotidiana das mulheres que enfrentam tais condições. Sua conexão histórica com a afirmação de Carolina Maria de Jesus — “A favela é o quintal onde jogam os lixos” (Jesus, 2004, p. 28) — evidencia a permanência da desigualdade estrutural e a territorialidade das mulheres negras no espaço urbano.

### **Algumas considerações finais**

A análise realizada neste artigo evidencia que a mobilidade urbana no Brasil é atravessada por desigualdades de gênero, raça e classe. Mulheres negras periféricas enfrentam desigualdades agravadas que resultam em violações sistemáticas de seus direitos sociais e humanos. Reconhecer a interseccionalidade como categoria analítica é fundamental para a formulação de políticas públicas inclusivas, capazes de reduzir desigualdades estruturais e assegurar o direito à cidade. Assim, reafirma-se a urgência de repensar o planejamento urbano em perspectiva crítica, plural e emancipatória.

A territorialidade, vinculada à mobilidade urbana e analisada sob a ótica interseccional, manifesta-se tanto na objetividade da figura apresentada quanto na subjetividade das narrativas das participantes da pesquisa. O que emerge dos

depoimentos e da análise da fotografia é a materialidade do cansaço e do desgaste emocional provocados pelo tempo de deslocamento; a sensação de humilhação diante do descaso com a infraestrutura; o isolamento social decorrente das barreiras de acessibilidade; o medo das violências em locais inseguros; e, sobretudo, a perda de tempo de vida entrelaçada às atividades de trabalho, estudo e cuidado historicamente atribuídas às mulheres.

Nesse sentido, cabe questionar: até que ponto as pessoas que diariamente percorrem a passagem denominada Brejo se sentem pertencentes à cidade da qual são, teoricamente, cidadãs? Quais direitos são violados nesse percurso? E quais perspectivas de vida se apresentam diante de tais condições?

O problema da mobilidade urbana, enquanto expressão da segregação do espaço urbano, adquire maior gravidade quando focalizado a partir das particularidades do cotidiano de mulheres periféricas. No chão onde a vida acontece torna-se evidente o gênero, a raça e a classe dos corpos segregados — sujeitos cujas histórias, culturas e existências têm sido sistematicamente invisibilizadas na dinâmica social urbana.

As narrativas dessas mulheres, entretanto, apontam também para a resistência cotidiana frente às tentativas de apagamento histórico. Seus deslocamentos diários, ainda que marcados por violências e desigualdades, constituem-se em atos de resistência e reexistência, reafirmando a luta pela vida em condições adversas todos os dias.

Nesse contexto, a cartografia tradicional, enquanto instrumento de representação do espaço, mostra-se insuficiente para capturar a complexidade das histórias inscritas nesses territórios. É necessário reconhecer a mobilidade como direito e não como privilégio, condição essencial para a efetivação do direito à cidade.

Superar tais desigualdades requer um replanejamento urbano inclusivo, pautado pela participação cidadã e pela politização das necessidades sociais pelas próprias mulheres (incluído o Feminismo Negro). Somente dessa forma as políticas públicas poderão ser eficazes no reconhecimento da mobilidade urbana como direito social de todas e todos, rompendo com a lógica histórica que a mantém como privilégio de poucos.

## **Uso de inteligência artificial**

Ferramenta utilizada: Chatgpt

Finalidade do uso: Apoio à redação e melhoria da clareza linguística; e revisão gramatical e estilística.

## Nota

Por decisão pessoal, as autoras escrevem segundo o novo acordo ortográfico.

## Referências

- Akotirene, C. (2019). *Interseccionalidade*. Pólen.
- Berth, J. (2023). *Se a Cidade fosse Nossa. Racismos, Falocentrismos e Opressões nas Cidades*. Editora Paz e Terra.
- Carneiro, S. (2011). *Racismo, Sexismo e Desigualdade no Brasil* (1.ª edição). Editora Selo Negro.
- Collins, P. H, & Bilge, S. (2021). *Interseccionalidade* (1.ª edição). Editora Boitempo.
- Davis, A. (2016). *Mulheres, Raça e Classe*. Editora Boitempo.
- Federici, S. (2017). *Calibã e a Bruxa: Mulheres, Corpo e Acumulação Primitiva*. Elefante.
- Foucault, M. (2025). *Microfísica do Poder* (19.ª edição). Editora Paz e Terra.
- Gonzalez, L. (2020a). A Categoria Político-Cultural de Amefricanidade. In F. Rios, & M. Lima (Orgs.), *Por um Feminismo Afro Latino Americano – Lélia Gonzalez* (pp. 127-138). Editora Zahar.
- Gonzalez, L. (2020b). A Mulher Negra na sociedade brasileira: Uma abordagem Político-Econômica. In F. Rios, & M. Lima (Orgs.), *Por um Feminismo Afro Latino Americano – Lélia Gonzalez* (pp. 49-64). Editora Zahar.
- Guimarães, B. R., Pasqualetto, A., & Cunha, J. P. de S. (2021). A vital necessidade da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. *Revista GeoSertões*, 6(11), (pp. 66-58).
- Jesus, C. M. de. (2004). *Quarto de Despejo. Diário de uma favelada* (8.ª edição). Editora Ática.
- Koga, D. (2011). *Medidas de Cidades: entre territórios de vida e territórios vividos* (2.ª edição). Cortez.
- Lefebvre, H. (2016). *Espaço e Política* (2.ª edição). Editora UFMG.
- Marzolla, T. F. (no prelo). *As Disputas de Poder e Segregação do Espaço Urbano: Uma análise interseccional da mobilidade urbana de mulheres* [Dissertação de Mestrado não publicada, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo].
- Mbembe, A. (2018). *Necropolítica: biopoder, soberania, estado de exceção, política da morte*. N-1 Edições.
- Metrô, & Secretaria dos Transportes Metropolitanos. (2025). *Pesquisa Origem-Destino 2023*. Secretaria dos Transportes Metropolitanos.
- Ministério das Mulheres. (2025). *Relatório Anual Socio Econômico da Mulher*. Observatório Brasil da Igualdade de Gênero.
- Ministério das Cidades. (2012). *Política Nacional de Mobilidade Urbana 2012*. Ministério do Desenvolvimento Regional.
- Pasternak, S., & Bógus, L. M. M. (2001). São Paulo: O caleidoscópio urbano. *São Paulo em Perspectiva*, 15(1), pp. 31-44.
- Pasternak, S., & Bógus, L. M. M. (2024). Favela como face extrema da segregação. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 16, e20230164.  
<https://doi.org/10.1590/2175-3369.016.e20230164>

- Prefeitura de Santo André, Banco Interamericano de Desenvolvimento, & Oficina Consultores (2022). *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Santo André – PLANMOB (2022/2045)*. Prefeitura de Santo André.
- Reis, E. C. G. dos., & Vêras, M. B. (2024). Desigualdades sociais, territórios da vulnerabilidade e mobilidade urbana. *Cardeno Metropoles*, 26(60), 537-560.
- Ribeiro, M. (2021). Ser Mulher Negra no Transporte Coletivo. In D. Santini, R. Albergaria, & P. D. Santarem (Orgs.), *Mobilidade Antirracista* (pp. 196-203). Autonomia Literária.
- Rolnik, R. (2020). *A Cidade e a Lei*. Studio Nobel.
- Santos, M. e Silveira, M. L. (2020). *O Brasil. Território e Sociedade no Início do Século XXI*. Record.
- Serviço Municipal de Saneamento Ambiental de Santo André – SEMASA (2016). *Plano de Manejo do Parque Natural Municipal do Pedroso*. Volume 1 – Diagnóstico Socioambiental. Prefeitura de Santo André.
- Silva, R. B. da. (2019). Os constrangimentos da mobilidade na metrópole de São Paulo. *Revista Transporte y Territorio*, 20, 165-187. <https://doi.org/10.34096/rtt.i20.6388>
- Silva, M. M. A. da. (2024). *Mulheres e Direito à Cidade. Análise Interseccional sobre a vida Urbana na Vivência da Mobilidade*. Max Editora.

**Data de submissão:** 02/10/2025 | **Data de aceitação:** 20/05/2026