



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE SERVIÇO SOCIAL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL

MÉRCIA MARIA ALVES DA SILVA

**QUESTÃO URBANA E INJUSTIÇAS TERRITORIAIS:  
A (IN)MOBILIDADE DAS MULHERES NEGRAS NAS CIDADES**

Recife

2023

MÉRCIA MARIA ALVES DA SILVA

**QUESTÃO URBANA E INJUSTIÇAS TERRITORIAIS: A (IN)MOBILIDADE DAS  
MULHERES NEGRAS NAS CIDADES**

Tese apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Pernambuco (PPGSS-UFPE) como requisito parcial para a obtenção do título de Doutora em Serviço Social.

Orientadora: Profa. Dra. Mônica Rodrigues Costa.

Área de concentração: Serviço Social, Movimentos Sociais e Direitos Sociais.

Linha de Pesquisa: Serviço Social, Ação Política e Sujeitos Coletivos.

Recife

2023

Catálogo na Fonte  
Bibliotecária Ângela de Fátima Correia Simões, CRB4-773

S586q Silva, Mércia Maria Alves da  
Questão urbana e injustiças territoriais: a (in)mobilidades das mulheres negras nas cidades / Mércia Maria Alves da Silva. - 2023. 274 folhas: il. 30 cm.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Mônica Rodrigues Costa.  
Tese (Doutorado em Serviço Social) – Universidade Federal de Pernambuco, CCSA, 2023.  
Inclui referências e anexos.

1. Cidades – aspectos sociais. 2. Mulheres. 3. Urbanismo. I. Costa, Mônica Rodrigues (Orientadora). II. Título.

361 CDD (22. ed.) UFPE (CSA 2023 – 105)

MÉRCIA MARIA ALVES DA SILVA

**QUESTÃO URBANA E INJUSTIÇAS TERRITORIAIS: A (IN)MOBILIDADE DAS MULHERES NEGRAS NAS CIDADES**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Pernambuco (PPGSS-UFPE) como requisito parcial para a obtenção do título de Doutora em Serviço Social.

Aprovada em: 01/08/2023.

BANCA EXAMINADORA

---

Profa. Dra. Mônica Rodrigues Costa (Presidente da Banca)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Profa. Dra. Ana Maria Falú (Examinadora Externa)  
Universidade Nacional de Córdoba

---

Dra. Maria Betânia de Melo Ávila (Examinadora Externa)  
SOS Corpo Instituto Feminista para a Democracia

---

Profa. Dra. Tânia Maria Ramos de Godoi Diniz (Examinadora Externa)  
Universidade Federal de São Paulo

---

Profa. Dra. Flavia da Silva Clemente (Examinadora Interna)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Profa. Dra. Rosa Maria Cortês de Lima (Examinadora Interna)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Profa. Dra. Maria das Graças Costa (Examinadora - Suplente Interna)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Profa. Dra. Livia Izabel Bezerra de Miranda (Examinadora - Suplente Externa)  
Universidade Estadual da Paraíba

*Dedico este trabalho à minha mãe, Lourdes, pela  
luta cotidiana na arte de educar e viver, e por ter  
me conduzido, através do lápis, ao mundo da  
leitura e da escrita, me permitindo voar.*

## AGRADECIMENTOS

Este é o momento de reconstruir, de olhar para caminhada e localizar os aprendizados a partir da vida de cada pessoa da minha relação política, afetiva, acadêmica e militante, além de celebrar as contribuições particulares para chegar até aqui! Por isso, agradeço:

À minha família, pelas pelezas e aprendizados diários com a arte de viver e conviver e por explicar que as ausências afetivas, em meio à turbulência de prazos, artigos, leituras e trabalhos, nem sempre são proporcionais à perda de viver aquele momento. A roda gira e a nova geração chega em outro tempo; a trajetória à universidade não é mais um sequestro do direito ao conhecimento, mas o caminho da possibilidade.

À minha orientadora, Mônica Costa. Uma educadora. Ela foi a tranquilidade pedagógica e a assertividade que me fortaleceram em cada página escrita nas questões suscitadas. E, sobretudo, pelo seu compromisso com uma produção acadêmica próxima do real.

À banca examinadora, pelas contribuições e pelo compromisso político-profissional ao trazer novos elementos e aportes para esta elaboração que me trouxeram descobertas afetivas, acadêmicas e profissionais sobre a potencialidade do conhecimento como projeto político de sociedade. Essa elaboração me trouxe de volta o encantamento do ato de escrita como *práxis*.

Às amigas e amigos, pelas partilhas, escutas, afetos, aconchegos, desassossegos, desentendimentos, conexões e cumplicidades para enfrentar tempos áridos. São afetos de longa data e de grupos diferentes que me ajudam a estar ativa no mundo. Agradeço, em especial, às contribuições de Hélio Monteiro e Simone Ferreira no processo de avaliação dentro das normas da referência nacional bibliográfica, assim como pela transcrição das entrevistas. Esses foram trabalhos fundamentais para chegar à reta final.

Às companheiras do SOS Corpo – Instituto Feminista para a Democracia, pela oportunidade de ampliar os horizontes da luta pelo direito à cidade a partir da perspectiva feminista. Agradeço pelo apoio e incentivo no processo acadêmico, por tornarem vivas as elaborações e pelo aporte financeiro para a fase da pesquisa empírica. Agradeço, também, pelas cumplicidades e apostas em uma nova forma de ler o mundo a partir de nós, mulheres, como movimentação coletiva para transformar pensamentos e ações.

Às companheiras da luta feminista e urbana do Fórum de Mulheres de Pernambuco – Articulação de Mulheres Brasileiras, da Rede de Mulheres Negras de Pernambuco e da Articulação Recife de Luta/FNRU, pelas contribuições ao processo da pesquisa e por

alimentarem nossas reflexões sobre a vivência das mulheres no acesso ao direito à cidade como luta constante e urgente no enfrentamento às desigualdades de gênero e racial.

À equipe técnica e ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Pernambuco (PPGSS-UFPE), pelos aportes, apoios e contribuições no momento das disciplinas, o que propiciou reflexões e aproximações teóricas e o fortalecimento da turma de 2018.

Ao Grupo de Estudos e Pesquisa GEPCOL do Departamento de Serviço Social da UFPE, por ser o espaço coletivo de novas práticas em pesquisa engajada e dialógica.

À profissional da Psicologia que me deu o suporte necessário para o encontro de minhas potencialidades afetivas e acadêmicas. Ela foi um dos sustentáculos para enfrentar a aridez da vida na pandemia e no pandemônio, me fazendo encantar-me a cada momento com cada escrita e valorizando minha caminhada acadêmica.

À contribuição fundamental de profissionais e amigas(os) que nos auxiliaram na transcrição, tradução, revisão textual e bibliográfica e na elaboração de mapas e gráficos que ajudam a ilustrar a dimensão particular da nossa pesquisa.

E, por fim, agradeço à inspiração poética que sempre nos acalenta para criatividade da escrita.

[...] e o que seria escrever nesse mundo? O que escrever, como escrever, para que e para quem escrever? Escrevivência, antes de qualquer domínio, é interrogação. É uma busca por se inserir no mundo com as nossas histórias, com as nossas vidas, que o mundo desconsidera. Escrevivência não está para a abstração do mundo, e sim para a existência, para o mundo-vida. Um mundo que busco apreender, para que eu possa, nele, me autoinscrever, mas, com a justa compreensão de que a letra não é só minha  
(EVARISTO, 2020, p. 35).

E a palavra não deve ser apenas o que diz, mas o que enuncia em todos os fragmentos que a compõem. A palavra captura em si um sentimento, uma história, a origem de tudo e de todos, a origem de um ser sobre o mundo. Nela está contida a vida das coisas e dos seres. Não se trata apenas de adornos que os embelezam; também se prestam ao engano ou ao deslumbramento de quem as encontra. As palavras são elos entre a nossa consciência e o entorno, e é assim que codificam e decodificam o mundo à nossa volta, tornando possível vivê-lo na leitura e na escrita (VIEIRA JUNIOR, 2021, p. 26).

## RESUMO

Esta tese tem como centralidade as desigualdades de gênero no espaço urbano, em especial as interdições das mulheres negras em sua mobilidade urbana. Problematizamos como a cidade é expressão constitutiva, material e simbólica do sistema de dominação-exploração que se estrutura por meio das desigualdades de classe, gênero e raça, promovendo processos segregatórios e de violência sexista profundamente racializados na vivência territorial, além de a dimensão espacial reproduzir as construções sociais e representações sob a ótica do binarismo das categorias de sexos. Para a apreensão do real, trabalhamos com elementos que expressam as experiências das mulheres negras na mobilidade urbana, que dizem respeito ao ir e vir do local de moradia ao trajeto cotidiano em razão da vida produtiva e da reprodução social e de cuidados. A perspectiva adotada para o estudo da questão social urbana considera a desigualdade de gênero na mobilidade e para uso do transporte coletivo, incluindo a diferença de tempo socialmente gasto, entre homens e mulheres, ancorada na interseccionalidade das opressões e alinhada às preocupações do feminismo negro e antirracista. O objetivo geral do trabalho é analisar as tendências e contradições do modelo de urbanização sobre o sistema de transporte coletivo e as inflexões que são provocadas no cotidiano de mobilidade das mulheres populares e negras para sua produção e reprodução social, considerando a interseccionalidade de classe, raça e gênero/vivência sexual. Para tanto, recorreremos a: realização de pesquisa documental em três jornais locais; observação da circulação em dois terminais integrados de passageiros/as na cidade do Recife; e quinze entrevistas, sendo dez com militantes feministas e cinco com usuárias, não militantes, do transporte coletivo. Os resultados apontam que as mulheres populares e negras vivenciam a mobilidade urbana em condições inseguras, precárias e violentas. As mulheres denunciam situações como: crescente medo frente aos riscos de violências físicas – roubos, abusos sexuais, importunações, estupros – a qualquer hora do dia e em qualquer local; e o tempo de desgaste e exposição gerado pela precariedade dos transportes públicos e coletivos na sua dinâmica cotidiana. Nestes termos, concluímos que as mulheres vivenciam, de modo diferente e desigual e em termos de tempo e espaço, os deslocamentos cotidianos na cidade, em razão das determinações e imposições da divisão sexual e racial do trabalho advindas da estrutura patriarcal-colonial-racista, que, por sua vez, constitui o espaço sociourbano centrado na figura masculina, no padrão da supremacia branca, que molda a dimensão física e espacial das cidades, promotora de um ambiente inóspito às mulheres, marcado por insegurança, medo e controle político-sexual sobre seus corpos.

**Palavras-chave:** Questão social urbana. Cidades. Mulheres. Feminismo negro. Urbanismo feminista.

## ABSTRACT

This work has gender inequalities in the urban space as its central thesis, especially referring to the prohibitions that black Brazilian women face in relation to their urban mobility. We point out the ways that the city is a material and symbolic expression that integrates a system of domination-exploitation, structured through inequalities of class, gender and race, which is a source of deeply racialized segregation processes and sexist violence in the local experience, besides the spatial dimension reproducing the social constructions and representations from the perspective of binarism in the gender categories. In order to learn about that reality, we work with elements that express the experiences of black women in urban mobility, which concerns their daily commute from and to their residence, due to a productive life, social reproduction and care. The perspective adopted for the examination of this urban social issue, considers gender inequality in mobility and use of public transportation, including the difference in time socially spent among men and women, anchored in the intersectionality of oppressions, aligned with the concerns of black and anti-racist feminism. The general objective of this work is to analyze the trends and contradictions of the urbanization model on the public transportation system and the inflections it causes in the daily mobility of low-class black women, for their production and social reproduction, considering the intersectionality of class, race and gender/sexual experience. To this end, we performed a desk research over three local newspapers, field observation of the circulation in two integrated passenger terminals in the city of Recife, fifteen interviews, ten with feminist militants and five non-militant users of public transportation. The results indicate that low-class and black women experience urban mobility in unsafe, precarious and violent conditions. They denounce themes such as a growing fear and risks of physical violence – robberies, sexual abuse, harassment, rape – anytime and anywhere. They also talk about the wear time, and the exposure generated by the precariousness of public and collective transport in its daily dynamics. In these terms, we conclude that these women experience in a different and unequal way, in terms of time and space, the daily displacements throughout the city, due to the determinations and impositions of the sexual and racial division of labor. This division arises from the patriarchal-colonial-racist structure, which constitutes the socio-urban space, centered on the male figure, following the patterns of white supremacy, which shapes the physical and spatial dimension of cities, generating an environment that is inhospitable to women, marked by insecurity, fear and political-sexual control over their bodies.

**Keywords:** Urban issues. Cities. Women. Black feminism. Feminist urbanism.

## RESUMEN

Esta tesis se centra en las desigualdades de género en el espacio urbano, en especial en las interdicciones de las mujeres negras en su movilidad urbana. Problematizamos cómo la ciudad es expresión constitutiva, material y simbólica, del sistema de dominación-explotación, que se estructura por medio de las desigualdades de clase, género y raza, en la que promueve procesos de segregación y de violencia machista profundamente racializados en la experiencia territorial. Además de la dimensión espacial que reproduce las construcciones sociales y representaciones, desde la perspectiva del binarismo de las categorías de sexos. Para aprehender lo real, se trabajó con elementos que expresan las experiencias de las mujeres negras en la movilidad urbana, que concierne al ir y venir del local de su residencia al trayecto cotidiano, en razón de la vida productiva y de la reproducción social y el cuidado. La perspectiva adoptada, para el estudio de la cuestión social urbana, considera la desigualdad de género en la movilidad y para el uso del transporte público, incluso la diferencia de tiempo socialmente gastado, entre hombres y mujeres, anclada en la interseccionalidad de las opresiones, alineado a las preocupaciones de feminismo negro y antirracista. El objetivo general del trabajo es analizar las tendencias y contradicciones del modelo de urbanización sobre el sistema de transporte colectivo y las inflexiones que provoca en el cotidiano de la movilidad de las mujeres populares y negras, para su producción y reproducción social, en la que se considera la interseccionalidad de clase, raza y género/experiencia sexual. Para ello, recurrimos a la realización de investigación documental en tres periódicos locales, observación de la circulación en dos terminales integrados de pasajeros/as en la ciudad de Recife, quince entrevistas, diez con activistas feministas y cinco usuarias, no activistas, del transporte público. Los resultados indican que las mujeres populares y negras, experimentan la movilidad urbana en condiciones inseguras, precarias, violentas. Denuncian situaciones como: miedo creciente frente al riesgo de violencia física – robos, abusos sexuales, acoso, estupros – en cualquier momento del día y en cualquier lugar. El tiempo, de desgaste y exposición que genera la precariedad de los transportes públicos y colectivos en su dinámica diaria. En estos términos, concluimos que las mujeres experimentan de modo diferente y desigual, en términos de tiempo y espacio, los desplazamientos cotidianos en la ciudad, debido a las determinaciones e imposiciones de la división sexual y racial del trabajo, provenientes de la estructura patriarcal-colonial-racista, que constituye el espacio sociourbano, centrado en la figura masculina, en el patrón de la supremacía blanca, que configura la dimensión física y espacial de las ciudades, promoviendo un ambiente inhóspito para las mujeres, marcado por la inseguridad, el miedo y control político-sexual sobre sus cuerpos.

**Palabras-clave:** Cuestión urbana. Ciudades. Mujeres. Feminismo negro. Urbanismo feminista.

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> - Participação política: ativismo .....	177
<b>Gráfico 2</b> - Idade .....	177
<b>Gráfico 3</b> - Local de moradia.....	178
<b>Gráfico 4</b> - Renda.....	180
<b>Gráfico 5</b> - Escolaridade.....	183
<b>Gráfico 6</b> - Identidade racial.....	185
<b>Gráfico 7</b> - Identidade de sexo/gênero .....	186
<b>Gráfico 8</b> - Estado civil .....	187
<b>Gráfico 9</b> - Uso do modal pelas mulheres negras .....	188

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BRT	<i>Bus Rapid Transit</i> (Trânsito Rápido para Ônibus)
Cebrap	Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
CEBs	Comunidades Eclesiais de Base
CEOs	<i>Chief Executive Officer</i> (Diretor Executivo)
Chesf	Companhia Hidrelétrica do São Francisco
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CNCD/LGBT	Conselho Nacional de Combate à Discriminação e Direitos de Lésbicas, Gays, Bissexuais, Travestis e
Conade	Conselho Nacional da Pessoa com Deficiência
Conama	Conselho Nacional de Meio Ambiente
Conanda	Conselho Nacional dos Direitos das Crianças e
Concidades	Conselho Nacional das Cidades
Consea	Conselho Nacional de Segurança Alimentar
Covid-19	Coronavírus SARS-CoV-2
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTTU	Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife
DC	Direito à Cidade
Denatran	Departamento Nacional de Transito
Eletrobrás	Centrais Elétricas Brasileiras S. A.
FGV	Fundação Getúlio Vargas
Fiocruz-PE	Fundação Oswaldo Cruz/Instituto Aggeu Magalhães
FMI	Fundo Monetário Internacional
FMPE	Fórum de Mulheres de Pernambuco
FNRU	Fórum Nacional de Reforma Urbana
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFPB	Instituto Federal da Paraíba
Ipea	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LBTs	Lésbicas, Bissexuais, Travestis e Trans
LGBTQIAP+	Lésbicas, Gays, Bissexuais, Travestis, Trans, Queer, Assexual, Pansexual +

MCidades	Ministérios das Cidades
MEI	Microempreendedor Individual
MPL-PE	Movimento Passe Livre/Pernambuco
OMC	Organização Mundial do Comércio
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PCdoB	Partido Comunista do Brasil
Petrobras	Petróleo Brasileiro S. A.
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicilio
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PP	Partido Progressista
PSB	Partido Socialista Brasileiro
PSDB	Partido da Social-Democracia Brasileira
PT	Partido dos Trabalhadores/as
Rede Pesssan	Rede Brasileira de Pesquisa em Soberania e Segurança
	Nutricional
RMN-PE	Rede de Mulheres Negras de Pernambuco
RMR	Região Metropolitana do Recife
SDS-PE	Secretaria de Defesa Social de Pernambuco
SOS Corpo	SOS Corpo Instituto Feminista para a Democracia
TI	Terminal Integrado de Passageiros
TJPE	Tribunal de Justiça de Pernambuco
UAM México	Universidade Autônoma Metropolitana - Unidade
UFPE	Universidade Federal de Pernambuco
UFRPE	Universidade Federal Rural de Pernambuco
Unifesp	Universidade Federal de São Paulo
UPE	Universidade Estadual de Pernambuco
USP	Universidade de São Paulo
UTIs	Unidades de Terapia Intensiva

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	17
<b>2</b>	<b>QUESTÃO SOCIAL URBANA: NOVOS E VELHOS PARADIGMAS NA PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO</b> .....	36
2.1	A PRODUÇÃO E (RE)PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO URBANO: TENDÊNCIAS CONTEMPORÂNEAS NA VIDA CONCRETA DAS CIDADES.....	36
2.2	DIMENSÕES DA CONFIGURAÇÃO DA SOCIEDADE URBANO-INDUSTRIAL BRASILEIRA NUM CONTEXTO DE CAPITALISMO PERIFÉRICO .....	67
<b>3</b>	<b>DIREITO À CIDADE E À MOBILIDADE URBANA: TENDÊNCIAS E CONTRADIÇÕES NA CIDADE DO CAPITAL-COLONIAL RACISTA</b> .....	83
3.1	A LUTA URBANA E O DIREITO À CIDADE.....	83
3.2	A POLÍTICA URBANA – LUTAS E ESTRUTURAÇÃO INSTITUCIONAL: DESAFIOS PARA O DIREITO À CIDADE NA PARTICULARIDADE BRASILEIRA. ....	94
3.3	TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E A MOBILIDADE URBANA NAS CIDADES: TENDÊNCIAS CONSERVADORAS NA GARANTIA DOS DIREITOS.....	101
3.4	O TRANSPORTE PÚBLICO EM RECIFE: DIMENSÕES PARTICULARES DA (IN)MOBILIDADE URBANA .....	112
<b>4</b>	<b>A CIDADE NUMA PERSPECTIVA FEMINISTA MATERIALISTA NEGRA E DECOLONIAL</b> .....	131
4.1	CONTRIBUIÇÃO FEMINISTA MATERIALISTA DECOLONIAL .....	131
4.2	CIDADES NÃO SEXISTAS E NOVOS CONSTRUCTOS A PARTIR DO FEMINISMO .....	150
<b>5</b>	<b>O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E A VIVÊNCIA DAS MULHERES NEGRAS NAS CIDADES: ENFRENTAMENTOS AO COTIDIANO DE VIOLÊNCIA SEXISTA E RACISTA</b> .....	170
5.1	UNIVERSO DA INVESTIGAÇÃO E AS CONEXÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS .....	170
5.2	VIVÊNCIAS DAS MULHERES POPULARES E NEGRAS NA CIDADE: AMPLIANDO VOZES E ANÁLISES.....	175
<b>5.2.1</b>	<b>As sujeitas da pesquisa</b> .....	176
5.3	MOBILIDADE E O MODAL DAS MULHERES .....	188

5.4	TEMPO E MOBILIDADE DAS MULHERES .....	194
5.5	TEMPO, COTIDIANO E TRABALHO NA VIDA DAS MULHERES.....	199
5.6	MEDO E VIOLÊNCIA NA MOBILIDADE DAS MULHERES NEGRAS.....	206
5.7	VIVÊNCIAS RACIAIS NA CIDADE.....	224
5.8	CONDIÇÕES DO TRANSPORTE PÚBLICO .....	231
5.9	SUGESTÕES PARA POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE .....	237
	<b>CONCLUSÃO</b> .....	243
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	251
	<b>ANEXO A – PROTOCOLO DE OBSERVAÇÃO</b> .....	269
	<b>ANEXO B – ROTEIRO DE ENTREVISTA</b> .....	271
	<b>ANEXO C – REGISTROS DE IMPORTUNAÇÃO SEXUAL EM PERNAMBUCO – SDS-PE, 2022</b> .....	273
	<b>ANEXO D – MAPA DO DESLOCAMENTO DAS MULHERES NEGRAS</b> .....	274

## 1 INTRODUÇÃO

Esta tese tem como centralidade as desigualdades de gênero no espaço urbano, em especial as interdições às mulheres negras em sua mobilidade na cidade, mediada pelo transporte público coletivo. Problematizamos como a cidade é expressão constitutiva, material e simbólica, do sistema de dominação-exploração que se estrutura por meio das desigualdades de classe, gênero e raça, promovendo processos segregatórios de violência sexista profundamente racializados na vivência territorial.

Entende-se a segregação socioespacial como manifestação das desigualdades no espaço urbano, que se revelam nas precárias condições de moradia, no acesso aos serviços sociais urbanos, no desemprego estrutural, na criminalização, dentre outros. E, sobretudo, na distribuição da população pela dimensão de classe, raça e gênero, na estrutura territorial, expressando a localização de grupos sociais – população pobre e negra – em espaços sociais com precariedades nas condições de habitabilidade, resultantes do sistema de produção e reprodução capitalista nas cidades.

Na totalidade da problemática urbana, o processo de urbanização, determinado pelo sistema de acumulação de capital ocorre a partir das formas de exploração-dominação com repercussões nas condições de vida dos/as trabalhadores/as e na luta de classes. Nestes termos, o alto custo da mobilidade com o preço da passagem, a forma mercadoria que permite esse deslocar-se na cidade, é um elemento central e revelador desse processo de mercantilização da vida nas cidades, com significativo impacto no poder aquisitivo destes, mas também pelo tempo-espaço gasto diariamente neste ir e vir pela inserção produtiva e reprodutiva.

A lógica e a prevalência de urbanização do capital (HARVEY, 2014b) não só definem a forma estrutural, socioespacial das cidades, cujo domínio do poder das classes dominantes não se resume à organização administrativo-financeira. Porém, também se efetiva no plano da ideologia, na construção de valores, nas representações que erguem a materialidade, gentrificação; e imaterialidade, monumentos, símbolos, ruas e praças que transportam construções sociais, patriarcais da supremacia da branquitude para a disposição e ocupação deste espaço territorial. E a este se mesclam, se articulam outras formas e perspectivas sociopolíticas, que estruturam as relações sociais de classe, gênero e raça, transformando o acesso à cidade como o “não lugar” para alguns sujeitos políticos, a exemplo das mulheres que, em muitas situações, veem-se como forasteiras em seus próprios territórios em razão de ser um ambiente inóspito, indiferente às suas vivências.

O termo do “não-lugar” é uma metáfora para expressar a dimensão de exploração-dominância, patriarcal e racista, que molda a constituição do urbano, sempre colocado a partir da definição de outrem, ou de um modelo de cidade normatizada, formal, de disciplinamento e controle urbano que marca o zoneamento da cidade, também pela dimensão de classe, raça e gênero. Nega, portanto, o direito de viver a cidade na sua inteireza, sem discriminações e medos. Mesmo considerando, pelo movimento contraditório, que haja resistências dos corpos políticos dissonantes ao cisheteropatriarcal, à ocupação da cidade para além do ir e vir pela dinâmica produtiva.

Ao longo da argumentação para construção da problemática, incorporamos as contribuições da produção crítica feminista e do feminismo negro decolonial e interseccional, para compreender as múltiplas expressões da questão social no espaço urbano, na perspectiva de totalidade. Todas essas contribuições nos deram base para apreender as diversas e complexas expressões da questão social e seu impacto na vida das mulheres negras, na particularidade da mobilidade urbana em Recife.

Entendendo a questão social, no geral, e no espaço urbano, em sua dimensão particular como a manifestação das desigualdades sociais, conflitos e contradições, que advieram com a sociedade urbano-industrial no contexto brasileiro. A dimensão aguda da crise urbana se expressa e denuncia o impacto nos territórios de um paradigma de desenvolvimento, rodoviário que contribui, reconfigurando-se no tempo-espaço, no adensamento das injustiças territoriais urbanas, expressas no déficit de acesso a moradia digna e condições de habitabilidade – terra, água e saneamento, transporte, iluminação, pavimentação etc.

A própria vivência da mobilidade urbana e a observação acerca do deslocamento das mulheres, especialmente das mulheres negras e periféricas, foram aos poucos se constituindo em reflexões decisivas para a elaboração do objeto de estudo. Problematizamos as condições e circunstâncias em que as mulheres, sobretudo, as mulheres negras, “mulheres de cor”<sup>1</sup>, moradoras das periferias urbanas do Recife, circulam pela cidade, marcada por insegurança e violências de gênero e raça.

À primeira vista, a circulação pela cidade parece ter fluxo contínuo e linear, compartilhado igualmente entre homens e mulheres na vivência da cidade ao utilizarem os meios de locomoção rodoviários. No entanto, os depoimentos das mulheres, nos encontros e

---

<sup>1</sup> Conceito usado por autoras negras, feminista negras norte e latino-americanas, para se contrapor a universalidade da colonialidade do poder sobre a construção social do conceito de raça e da categoria mulheres, marcados pela referência da branquitude eurocêntrica. Como também explicita as experiências particulares das mulheres negras no âmbito do racismo estrutural histórico e geograficamente situado.

reuniões de organizações feministas, traziam sempre o desafio da mobilidade, em todas as circunstâncias de suas vidas. E apontavam para diversas expressões das desigualdades na sociedade capitalista-patriarcal-racista, geradoras de profundas interdições, inclusive para a circulação, mas também para as resistências individuais e coletivas das mulheres para viver nas cidades.

O desenvolvimento do estudo, em suas fases de investigação e reflexão, apontou para novas dimensões do saber, do ativismo e das conexões da produção feminista com áreas do conhecimento das ciências sociais e humanas, ampliando a leitura do problema com outras abordagens e perspectivas, numa análise estrutural das relações sociais de gênero, classe e raça sobre a materialidade da vida urbana.

Os diferentes aportes, sobretudo, as contribuições do feminismo negro de Lélia Gonzalez, Joice Berth, Carla Akotirene, Claudia Pons Cardoso, Patricia Hill Collins, bell hooks, dentre outras, e de feministas antirracistas, reforçaram o diálogo com as experiências das mulheres negras na mobilidade urbana. Aproximações que produziram um deslocamento teórico-metodológico na análise deste ir e vir, no trajeto cotidiano das mulheres em razão da vida produtiva, da reprodução social e de cuidado, muitas vezes invisibilizado nos estudos do transporte urbano e da mobilidade, o que pode ser valorizado neste trabalho a partir da interseccionalidade, como elemento estruturante das relações sociais de gênero, classe e raça.

A incursão e o mergulho neste objeto de estudo proporcionaram descobertas teóricas e aproximações com as contribuições de autoras e autores negros decoloniais. E, neste sentido, ao enegrecer nossa análise, há um reposicionamento em minha trajetória política, militante e acadêmica. Uma oportunidade de conexão interdisciplinar numa perspectiva crítica, entre o serviço social, a sociologia, a geografia, a arquitetura e o urbanismo, dialogando com intelectuais que têm contribuído com projetos de enfrentamento às desigualdades, às injustiças territoriais, articulados a classe, gênero e raça.

Trabalhamos com categorias e conceitos centrais - questão social no urbano; periferias; território; direito à cidade; mobilidade urbana; produção e (re)produção social; vida cotidiana; experiência, tempo-espaço; divisão social e sexual do trabalho; relações sociais de classe, gênero e raça; feminismo, feminismo negro; patriarcado; interseccionalidade, violência contra as mulheres; urbanismo feminista – que nos auxiliaram no processo de análise e síntese, na compreensão e interpretação do fenômeno com autoras e autores clássicos como Heleieth Saffiotti, Lélia Gonzalez, Ermínia Maricato, Milton Santos, Florestan Fernandes, Henri Lefebvre, dentre outras/os, fundamentais para desvelar as múltiplas expressões da questão

social no urbano, corporificando e dando materialidade ao corpo, ao sujeito que produz e se (re)produz nesta urbe.

Essas contribuições teórico-metodológicas foram as chaves de leituras para compreender como a cidade é espaço social, o *locus* de experiências, vivências e ações que se desdobram no cotidiano do bairro, da comunidade, onde há uma vida pulsante, marcada por violações e resistências. As mulheres são parte desta força produtiva e política na cidade, um grupo social profundamente invisibilizado nesta construção material e imaterial das cidades, e que muitas vezes são silenciadas pelas violências sexistas, deveras racializadas, como analisamos à luz das experiências das sujeitas desta pesquisa.

É, portanto, no espaço contraditório e desigual das cidades que se experiencia as desigualdades e as segregações, como também os distanciamentos dos sentidos reais do *direito à cidade*, revelados como expressão cotidiana do real. O direito à cidade é aqui entendido como expressão da luta coletiva, para atender e dialogar com as necessidades coletivas – queixas e reivindicações, e por isso, constitutiva de uma movimentação política anticapitalista. Em tempos atuais é uma disputa constante de sentidos porque a luta pelo direito à cidade é esforço coletivo para construir um novo patamar civilizatório, onde a questão urbana e as lutas dos sujeitos sociais, em especial das mulheres, sejam visíveis nas cidades.

A constituição das cidades sempre foi marcada por relações desiguais, base e expressão das relações do capital, de exploração, dominação e subjugação. A perspectiva feminista crítica agrega à leitura sociourbana, da exploração e produção capitalista do espaço, a compreensão de que a dominação e a subordinação patriarcal, que estruturam as relações sociais de gênero determinam como homens e mulheres se inserem na estrutura da produção e reprodução social, conformando a divisão sexual e racial do trabalho e criando, por conseguinte, uma divisão social, sexual e racial no território. E, de forma particular, os interditos cotidianos para as mulheres viverem os diversos espaços na cidade, diferente e desigualmente, a partir das intersecções de classe, raça e gênero/vivência sexual o cotidiano na cidade.

Neste sentido concordamos com Taciana Gouveia (2011), quando nos coloca que a presença e vivência das mulheres na cidade é um paradoxo para garantia do direito à cidade:

Acontece que há grandes distâncias entre as letras postas em palavras que formam conceitos e promulgam direitos e a vida experimentada no cotidiano. No cotidiano, a separação estrita entre público e privado ainda é a lei que demarca a experiência das mulheres, tanto que para muitas mulheres a cidade não é um lugar onde elas estão, mais sim um lugar que vão quando necessitam. E vão para cidade com um sentimento que são 'fora do lugar', estrangeiras,

ainda que na formalidade do direito sejam cidadãs (GOUVEIA, 2011, p. 7).

A invisibilidade política das mulheres na história, e sua presença no cotidiano das cidades, se deve às relações sociais de gênero patriarcal, a clássica separação das esferas público e privado, afirmada pelo binarismo das categorias de sexo, ao longo do tempo histórico. Essa separação, acaba por reforçar que o mundo público, da política, da rua, não é das mulheres, e legitima as tarefas creditadas a estas como estritas ao trabalho doméstico e de cuidados, a casa. Em que pese nas experiências das mulheres negras, no período escravocrata e no pós-abolição, essas sempre tiveram no espaço da rua o ambiente da sobrevivência e resistência ao processo de exploração-dominação sobre seus corpos negros.

Desta forma, as particularidades do trabalho feminino também incidem sobre essa indissociabilidade entre as dimensões do público-privado e suas articulações com a dimensão de classe. Por isso, é importante negritar que o espaço da rua é revelador de processos históricos de subjugações, sujeições, e desproteção social diante da desigualdade na inserção e organização do trabalho, sobretudo para as mulheres negras, que na travessia do tempo sempre esteve sinalizado por processos de resistências pela opressão do trabalho doméstico no âmbito da casa grande/colonial e nos lares modernos/contemporâneos com a reconfiguração do mundo do trabalho nas sociedades urbano-industrial (LOPES, 2021).

E, em pleno século XXI, a luta das mulheres, ainda, é para superar estas interdições à sua presença no espaço público, enfrentar as violências sexistas e raciais na cidade, marcadas por infinitas contradições, como a sub-representação na política, desvalorização do trabalho, aprisionamentos nos territórios, dentre outros. A luta é política e teórica em tornar visível a problemática das desigualdades de gênero e de raça em suas múltiplas dimensões, como também demarcar que a violência contra as mulheres tem sua face perversa no espaço público, na rua, nos equipamentos e serviços, pela impunidade e silenciamento gerados pelo patriarcado e racismo.

A violência contra as mulheres no espaço privado-público se revela como centralidade neste estudo por revelar que as opressões e subjugações sobre os corpos das mulheres pelo sistema de exploração-dominação, o qual nominamos de capital-patriarcal e racista, impõem mecanismos de controle, marcadores e imagens, que estruturam o espaço material das cidades definindo as formas de circulação, algumas normatizadas pelas obrigatoriedades com as demandas da esfera produtiva e reprodutiva – social, biológica e de cuidados com o núcleo familiar.

Essas questões indicaram que a crescente violência sexista é geradora de medo e insegurança, e muitas vezes impeditivas para a participação política, social e laboral das mulheres. Para as mulheres oriundas das classes populares, e moradoras das periferias urbanas, em sua maioria negras, chefes de família, a situação é ainda mais grave, pois sua mobilidade urbana depende dos transportes coletivos e dos trajetos de acesso a estes: casa-bairro-centro comercial. E, neste percurso até o(s) local(is) de destino, para atender as suas necessidades – de trabalho, escola, cuidados com saúde pessoal e da família, lazer, busca por serviços etc. – experienciam nessa relação espaço-tempo situações de violência sexista, abusos, importunações. Compreendendo aqui que as relações sociais são territorializadas, situadas no tempo espaço, e na análise das manifestações sociais da questão social no espaço urbano, marcadas por desigualdades e injustiças territoriais, as periferias urbanas, parte constitutiva das cidades, revelam as contradições e complexidades estruturais de um lugar social que é grafado pela interseccionalidade das opressões e promotora de uma representação social negativa, criminalizando os diferentes sujeitos sociais que nelas residem.

Nos termos de Anete Ivo (2010a, p. 9), numa relação dialética entre questão social urbana e periferia, a autora aponta que:

A periferia como lugar a partir do qual se pode interrogar a questão social no espaço urbano. O lugar que expressa, de forma agudizada, a crise urbana e o processo recente de precarização social e das desigualdades sociais nessas cidades. Um lugar de vivência contraditória de amplos segmentos populares adensadas pela expansão imobiliária e pelo disciplinamento do espaço urbano promovido pelo poder público (IVO, 2010a, p. 9).

Portanto, a periferia é o lugar que questiona de forma incessante e histórica as contradições na conformação da cidade, seja pela criminalização e racismo ambiental, seja pela invisibilidade que este território, nominado como favela, comunidade, morros, podem revelar pelo perfil da população que o ocupou historicamente, pela ausência da ação pública na promoção de políticas estruturadoras no âmbito do direito à cidade, como terra urbanizada, moradia digna, saneamento ambiental, transporte coletivo.

Neste estudo a centralidade é a análise sobre as experiências – no sentido de vivências refletidas da existência humana (MINAYO, 2012a) – das mulheres negras, como grupo social, em ocupar territórios, lugares sociais, que são marcas das desigualdades sociourbanas, promotoras de segregações, que incidem na sua mobilidade cotidiana por ser expressão constitutiva de um paradigma urbano do privilégio patriarcal e da branquitude.

O padrão de mobilidade urbana que impera no país desde 1950, centrado num modelo rodoviário para produção e na individualização do transporte em detrimento do transporte coletivo de qualidade, vem sendo a tônica dos investimentos nos últimos vinte anos. O que denota um impasse, a centralidade na produção de carros, motos, e um sistema público de transporte e trânsito que se mostra em colapso. Na pandemia de Covid-19, em 2020, se revelou num problema nacional pelo desinvestimento no setor, mas também pela desestruturação com as demissões em massa da categoria, com a crescente tendência de informatização do sistema e massificação dos terminais e corredores da mobilidade, como herança da Copa do Mundo de 2014, alterando a lógica do sistema de mobilidade nas cidades.

Os problemas no deslocamento urbano são o cenário, o contexto, da problemática em que estão inseridas as mulheres, pelas inúmeras tarefas que precisam realizar e, que, em sua maioria, necessitam do sistema público de transporte, considerando o impacto das exigências da dinâmica de trabalho produtiva e reprodutiva. Nesse sentido, as mulheres precisam enfrentar na sua mobilidade uma jornada de trabalho intensiva, extensiva e intermitente nos termos de Ávila (2009, 2011), em razão da desigual divisão sexual e racial do trabalho, revelada nas obrigatoriedades com as tarefas doméstica, de cuidado do núcleo familiar.

Esses elementos apontam para a importância de se analisar as condições e a estruturação da malha urbana, que passa por inúmeras adaptações a fim de atender à dinâmica urbano-industrial, financeirista. E, o modelo rodoviário, que favorece o processo ativo da produção e reprodução social, constrói cidades afetas à vivência das mulheres, cidades historicamente patriarcais e racistas, adensando as expressões das desigualdades em territórios marcados pelo racismo ambiental. Para uma análise das inflexões urbanísticas no processo da modalidade, no sistema viário, datado desde o início do século XX, acessar as contribuições de Elvir (2017).

Aqui nos interessa pontuar que, ao analisar as implicações da mobilidade urbana na vida das mulheres populares, negras, nos territórios, deve-se considerar que o desenvolvimento urbano e rodoviário em curso, tratado no tempo-espaço, é expressão da formação social brasileira, marcada por um modelo colonial-escravocrata que expulsa a população pobre, negra para as áreas mais periféricas e em precárias condições do ponto de vista da infraestrutura urbana, como também na oferta de serviços. E, de forma particular, o transporte público coletivo. Nas análises de Milton Santos (2005) e Flávio Villaça (2011), a distância entre local de moradia e trabalho, estruturada pela dinâmica do transporte público, encarece e precariza a vida da classe que vive do trabalho, no tocante ao tempo gasto no deslocamento e o custo preço da moradia e mobilidade.

Como nos aponta Elvir (2017, p. 79-80):

Os deslocamentos da classe trabalhadora são mais numerosos, mais prolongados e mais precários. Isto se traduz na negação do tempo para atividades recreativas ou tempo destinado para a família. Desta forma nos permitimos refletir sobre a qualidade de vida das pessoas que experimentam negação do tempo para fortalecer suas relações sociais na cidade. Por outro lado, os deslocamentos feitos no transporte coletivo dos usuários que gastam 58% do seu tempo diário engloba geralmente os trajetos feitos pela rota casa/trabalho. Este trajeto é realizado, na sua maioria, por homens e mulheres da classe trabalhadora, porém, as mulheres têm percursos na cidade ainda mais complexos, em situações mais penosas em razão do seu gênero. Estes trajetos não fazem parte das prioridades das pesquisas de origem e destino e ficam frequentemente sub registrados ou ausentes no processo de planejamento urbano (ELVIR, 2017, p. 79-80).

Em diálogo com Maria Amanda Elvir (2017), na qual empreende seu estudo sobre mulher e mobilidade na comunidade Coque (Recife-PE), compartilhamos de elementos de sua análise sobre a interface geográfica/territorial e as dimensões de gênero na mobilidade urbana, ao revelar que este deslocamento é permeado pela criminalização e racismo ambiental, pela precariedade e insegurança das mulheres moradoras das periferias urbanas no uso do transporte público nesta relação tempo-espaço em razão das demandas da vida cotidiana.

As dimensões de classe, gênero e raça encontram-se presentes nas cidades e no seu processo de deslocamento cotidiano em razão da estruturação do sistema de dominação-exploração estar materializada na segregação socioespacial. A classe que vive do trabalho, em sua maioria usuária do transporte público coletivo, é levada como dimensão do sistema de produção, circulação, consumo e distribuição que se efetiva por meio da vida produtiva, pela inserção no mercado de trabalho, a se deslocar de um lugar para outro, conforme as suas necessidades de reprodução social. Geralmente é o lugar de moradia esse ponto de partida, numa mobilidade da periferia ao centro, periferia-periferia, centro-centro, considerando aqui o espaço territorial que empreende uma dinâmica econômica que insere a população em sua dinâmica produtiva, serviços, comércio, dentre outros.

É, portanto, essa população, pobre, moradoras de bairros distantes que padecem de uma infraestrutura e serviços urbanos que possam lhe assegurar condições objetivas e de qualidade neste ir e vir. O transporte público é um exemplo concreto neste recorte de classe que, mediado pelo tempo e as opressões interseccionais, é revelador das fragilidades em torno da garantia real do acesso ao direito à cidade, uma vez que é este um dos serviços mercantilizados, impactando nas condições de vida, sobretudo, econômicas, com o alto custo da passagem no rendimento individual e familiar da população usuária.

A abordagem das relações sociais de gênero na análise sobre a constituição da mobilidade urbana se manifesta nas relações de poder entre homens e mulheres, em suas múltiplas expressões socioespaciais. E, por ser uma construção social, marcada por uma fixidez que determina papéis sociais definidos pelo binarismo de cisgênero, isso também se corporifica na forma cotidiana como nós mulheres vivemos esse urbano, como revelado mais adiante pelo exame do conjunto das entrevistas.

As desigualdades de gênero que estruturam e dinamizam a conformação das cidades, demarcando que homens e mulheres vivenciam de forma desigual essa experiência, consolidam situações de privilégios que se espalham no espaço público-privado, na dinâmica produtiva e na reprodução social, gerando na experiência cotidiana das mulheres um ambiente de medo em razão da insegurança, ou da normatização da construção de espaços que reforçam e permitem sua presença como extensão das tarefas obrigatórias com a reprodução social e biológicas, como supermercados, padarias, açougues, farmácias, dentre outros.

Porém, neste território a forma de mobilidade urbana que exige a disponibilização dos sujeitos nas cidades é imensamente grafada, geograficamente, em sua imagem urbana, com a constituição de lugares sociais que são “aquilombamentos”<sup>2</sup>, espaços sociais negros, constituídos por uma organização social, que revelam modos de vida de uma geração que no pós-abolição ocupou as áreas periféricas, cortiços, favelas pelo processo de expulsão, segregação, do povo negro dos espaços sociais mais estruturados, e destinado para uma classe social de maior poder aquisitivo, geralmente branca. O racismo estrutural é materializado no território com as formas precárias de vida e ambiental, segregando a população de viver à cidade e promovendo injustiças territoriais.

Nestes termos, a expressão do racismo e do sexismo na organização espacial se efetiva de forma multidimensional nesta conformação, material e simbolicamente, sendo, portanto,

---

<sup>2</sup> Registramos aqui a particularidade da experiência histórica dos quilombos, século XVIII, como lugares de resistência negros e indígenas contra o sistema colonial-escravocrata em curso. Porém, a menção ao termo aquilombamento, neste estudo, se refere ao espaço socioterritorial de negros e negras no pós-abolição, na ocupação e construção de lugares sociais, modos de vida, que traz consigo a vivência ancestral desta população e sob a qual podemos compreender a formação social-espacial marcada por uma grafia discriminatória pela estruturação do racismo. E nestes termos as áreas pobres, periferias, favelas, como espaços de moradia no urbano são reveladores e derivados, portanto, não naturalizados, de um processo histórico que remete ao deslocamento da população negra, pobre, recém-liberta, para áreas periféricas, encostas, morros, central que oferecesse ofertas de trabalho dentro da dinâmica econômica urbana. Se os quilombos eram um questionamento ao sistema escravista, reservadas as particularidades, a periferia é um questionamento político e teórico ao processo de desigualdade urbana que constituíram as cidades em seu processo de industrialização, no contexto de capitalismo dependente brasileiro.

um marcador hierárquico nas relações sociais, se espraiando em várias dimensões da vida social e nas lutas que marcam essa disputa no urbano. E as cidades brasileiras são estes ambientes que reproduzem processos de subalternização da população negra como herança da escravidão, que se materializa na segregação e formação de comunidades, bairros, favelas como geradora das desigualdades socioespaciais, mas também de resistências.

Nesta interlocução e análise interseccional, verificamos que essas dimensões analíticas mediadas pelo uso do transporte público coletivo, seja por meio da mobilidade ativa, a pé e/ou de bicicleta, apontam que, em vários estudos e pesquisas, até aqui sistematizadas no decorrer do processo de exposição, que a vivência entre homens e mulheres ocorre diferenciadamente pelas desigualdades das relações sociais de gênero que se materializam no território como expressão da divisão social, sexual e racial do trabalho, que também estrutura esse espaço urbano, concretizado por um modelo de planejamento e serviços urbanos.

A interseccionalidade enquanto conceito e recurso teórico-metodológico dialoga com as contribuições da feminista negra Patricia Hill Collins (2019), que numa perspectiva das relações sociais, materiais e subjetivas, aporta uma dimensão sócio-histórica, tendo como ponto de partida a experiência das mulheres negras – teoria do ponto de vista, numa visão da práxis, para uma análise da interseccionalidade das opressões em suas dimensões de classe, raça e gênero, como elementos que estruturam as desigualdades, e que são reveladoras das condições de vida da população negra, no geral, e das mulheres negras em suas particularidades e singularidades.

Como nos aponta Marina Kohler Harkot (2018), o sistema de mobilidade não é planejado para atender às necessidades daqueles que não estão inseridos, ou estão de forma precária (total ou parcialmente), na lógica do trabalho produtivo. O grupo social formado majoritariamente por mulheres que apresentam demandas diferenciadas. E é sob este aspecto que sustentamos nossa análise com base nas entrevistas realizadas com mulheres populares, negras na vivência desta mobilidade urbana em Recife (HARKOT, 2018).

Nesta interface entre mulheres e *mobilidade urbana*, é fundamental compreender que neste estudo o conceito de mobilidade está relacionado a uma abordagem interdisciplinar e interseccional. Interdisciplinar porque, como vimos, os campos da geografia, arquitetura, serviço social e urbanismo feminista trazem grandes aportes para corporificar, materializar nossos corpos, como sujeitos que vivem a cidade, sexualizando e racializando as análises, a fim de ampliar na investigação sobre o urbano e suas implicações na experiência das mulheres e homens, nas relações sociais de gênero e raça para o direito à cidade. E a interseccionalidade como articulação fundamental dos elementos que estruturam as desigualdades – classe, gênero

e raça. Entretanto, ela também é compreendida como uma ferramenta analítica que aponta para sinergias entre investigação e práxis, no desvelamento das complexidades que estruturam as assimetrias do ponto de vista das experiências das mulheres negras.

À dimensão tempo-espaço no deslocamento das mulheres agregam-se as recorrentes manifestações de violência sexista, as quais encontram-se sujeitas no espaço urbano-territorial. Desde abordagens verbais, assovios, importunações, que revelam atitudes patriarcais de dominação e subjugação dos corpos das mulheres nos espaços públicos e privados, até ações mais brutais, que resultam em violências físicas e sexuais.

Há um crescimento, nos últimos anos, de denúncias feitas pelas mulheres de violência sexista feitas pelas mulheres que ocorrem no interior do transporte coletivo e em seus entornos. Essas violências e suas expressões se reconfiguram na atual conjuntura num contexto de crescimento de ideias, ações e pensamentos conservadores, que buscam re-adestrar e subjugar os corpos das mulheres, com o incremento de casos de importunação sexual na via de acesso e no interior do transporte coletivo (ônibus, metrô e trens) em escala nacional e local.

Por fim, a *violência sexista na esfera pública* também é masculina, corporificada pelo poder patriarcal, que se revela na dominação, subjugação e medo, particularizada na vivência comum e desigual das mulheres no cotidiano das cidades. Assim, me interessa com esse estudo analisar a experiência das mulheres populares, negras, usuárias do transporte coletivo público urbano, na cidade do Recife, em seus deslocamentos e para responder às suas demandas da produção e reprodução social, que sustentam a vida familiar e comunitária.

E, ao trazer para análise da mobilidade articulada as dimensões de classe, gênero e raça, a compreendemos como um deslocamento dos corpos físicos, o ir e vir, com preocupação sobre o movimento das mulheres populares e negras, num espaço territorial marcado por uma cidade assentada nos pilares do patriarcado e do racismo, e que muitas vezes as impulsiona para o confinamento nestes territórios, pelos impedimentos objetivos e subjetivos que marcam a vida na cidade/território. Tratamos essas dimensões como geradoras das (in) mobilidades físicas, materiais e subjetivas, e que impactam nas condições de vida, na totalidade da população usuária do transporte público, e em particular na vivência das populações vulneráveis, como negras, mulheres e LGBTQIA+.

Desse modo, nos perguntamos com esse estudo sobre a mobilidade urbana das mulheres negras: Quais as tendências e contradições da mobilidade urbana para a produção e reprodução social das mulheres populares e negras, considerando a interseccionalidade de classe, raça e gênero/vivência sexual?

Nossa hipótese de trabalho é de que as interdições na vida cotidiana das mulheres pobres, negras, usuárias do transporte coletivo urbano, estão conectadas com a configuração sócio-histórica da urbanização dos territórios e o modelo de mobilidade decorrente, que prioriza o transporte individual e acentua as desigualdades socioespaciais estruturadas na divisão social, sexual e racial do trabalho.

As experiências de interdição das mulheres no urbano são sinalizadas por inúmeras complexidades materiais, subjetivas e forjadas pelas desigualdades e diversidades vividas por elas. Mulheres de classes sociais e gerações diferentes, brancas e negras, lésbicas, bissexuais, transexuais, heterossexuais etc., e que, por isso mesmo, experienciam na circulação, como usuárias do transporte coletivo na cidade, modos distintos em seus percursos de trabalho, lazer, participação política e de cuidados de si e da família.

Como fomos construindo nossa exposição em diálogo com a crítica sobre uma abordagem do urbano estático ou neutro, demarcamos um percurso analítico que corporifica, sexualiza e racializa as vivências das mulheres no espaço das cidades. Trazemos à tona a partir dos aportes críticos materialista e feminista, que mulheres e homens vivem de forma distintas a cidade, complexificada pelos marcadores interseccionais da opressão. Com a hipótese da vivência desigual nas relações sociais de gênero, a feminilização sobre esse urbano, o patriarcado e racismo descrito em cada dimensão material e simbólica das cidades, ruas, monumentos, dentre outros, se revelam nas interdições e violências contra as mulheres em sua diversidade de vivência afetivo-sexual e racial.

Nosso objetivo geral foi analisar as tendências e contradições do modelo de urbanização sobre o sistema de transporte coletivo e as inflexões que provoca no cotidiano de mobilidade das mulheres populares e negras, para sua produção e reprodução social, considerando a interseccionalidade de classe, raça e gênero/vivência sexual. E como objetivos específicos:

- Investigar o modelo de urbanização da cidade do Recife, na fase atual corporativa, de financeirização e da mobilidade urbana com foco no transporte coletivo e suas inflexões sobre os territórios;
- Levantar junto às mulheres participantes da pesquisa sobre o impacto do atual modelo de mobilidade urbana e do transporte coletivo, sobre a vida cotidiana das mulheres populares e negras, considerando as suas necessidades na circulação na cidade, para atender sua produção e reprodução social.

Antecedendo à pesquisa de campo a realização de um levantamento (2019), na fase exploratória, na pesquisa ao Banco de Dissertações e Teses da Capes, onde foi possível

identificar esse campo de investigação, tendo como busca as palavras-chave: questão social urbana, mobilidade, mulheres e direito à cidade, ainda uma produção restrita. Na pesquisa no banco de dados no universo geral a ser pesquisado foi de 1.145.508 produções acadêmicas indicadas, cerca de 1.500 dissertações e teses pesquisadas eram conexas ao universo teórico-político da investigação. Ao longo da pesquisa com os resultados ofertados pelo Banco de Teses, observamos que do total final pesquisado (1.500), o resultado de 27 produções acadêmicas no campo do levantamento, sendo 24 dissertações e 3 teses no campo do feminismo ou com uma abordagem sobre as relações sociais de gênero no urbano.

Essa primeira aproximação temática foi também inspiradora para seguir ampliando os horizontes neste campo de produção do conhecimento, lendo as produções de mulheres, por mulheres negras e antirracistas em diálogo com o feminismo. Registramos que nesta interface também há uma limitada oferta de conhecimento sistematizado, em que pese reconhecermos que as ações afirmativas no ensino superior, nos últimos 20 anos, vêm sendo um celeiro de novas produções e vêm enegrecendo a produção acadêmica.

Na incursão e diálogo entre a dimensão teórico-metodológica, na relação dialética da construção do plano de investigação e exposição, percorremos um caminho de pesquisa de forma a dar materialidade aos nossos objetivos no campo da investigação qualitativa. Buscamos nos imbuir de sentido e dos princípios de uma pesquisadora interessada<sup>3</sup>, curiosa, indagando a todo momento os pressupostos que me guiavam em diálogo com as pesquisadas, as sujeitas da pesquisa, e no diálogo com o real e as mediações teóricas que deram a base para construções do protocolo de observação, roteiro de entrevistas e a análise documental, eleitos como instrumentos para captar os dados empíricos, e construir, na sequência, o plano de análise dos achados da pesquisa.

Nossa pesquisa tem como referência os elementos da pesquisa qualitativa, de viés histórico-dialético, com a finalidade de dialogar com os objetivos do estudo e por este fornecer elementos que transcendem a descrição do fenômeno, e por um caminho explicativo, analítico, que permite que compreendamos suas contradições, determinações e tendências na apreensão múltipla deste real e suas relações num contexto marcado pela exploração- dominação estruturados pelo sistema capitalista-patriarcal-racista.

Para o desenvolvimento da nossa pesquisa o caminho teórico-metodológico pretendido tomou como referência a caminhada pelo universo da pesquisa qualitativa, que se dá a partir da perspectiva do conhecimento e do sujeito situado, e do seu posicionamento, uma vez que

---

<sup>3</sup> Cf. Lessa (1999).

este campo de investigação também é parte da nossa ação político-militante. Logo, não poderá prescindir da visão do sujeito da pesquisa, da reflexão sobre a dinâmica das relações sociais, trabalhando necessariamente com o universo de significados e compreensões, que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis, em que pese que os dados quantitativos são fundamentais e articulados para consolidação das análises qualitativas (MINAYO, 2012b).

Na metodologia para o processo de investigação utilizamos de três técnicas de pesquisa qualitativa: a análise documental, a observação e as entrevistas, como pontes aproximativas com os dados de base empírica. As fontes de pesquisa para análise documental e mapeamento de fontes de dados secundários, sobre a revelação do contexto urbano e da mobilidade em escala nacional e local, foram os dossiês do FNRU (2020-2021) e jornais de circulação local. Para isso foi feito o acompanhamento de três (03) jornais – *Folha de Pernambuco*, *Jornal do Commercio* e *Diário de Pernambuco* –, no formato *on-line*, conforme analisado no capítulo 3, tópico 3.4, para sistematizar informações sobre a situação do sistema de transporte coletivo e público, identificar notícias de casos de violência sexista e importunação sexual nos transportes coletivos, realizado nos período de 01 de junho a 01 de setembro de 2021. Essa etapa foi realizada no primeiro semestre, no segundo ano da pandemia (2021) de forma virtual e na leitura de documentos físicos como aporte e leitura situacional do transporte público e antecedendo a realização das entrevistas e observação para termos elementos nesta etapa da pesquisa de campo acerca da problemática em questão.

Em síntese, o caminho metodológico deste estudo empreendeu uma revisão teórico-metodológica da problemática do objeto; atualização das referências bibliográficas, categorias e conceitos; análise documental e mapeamento de fontes de dados secundários; acompanhamento de 3 jornais locais, no formato *on-line*, para acompanhamento das notícias de casos de importunação sexual nos transportes coletivos e levantamento da condição do sistema em Recife; realização de 15 entrevistas, e observação da dinâmica de 2 terminais integrados na cidade do Recife, como fonte de observação para analisar as condições de vida das mulheres na relação com a mobilidade urbana e o direito à cidade.

Na análise dos jornais locais, examinamos as seções de Política, Nacional, Local, Economia, Vida Urbana, Cidades. Importante destacar que o *JC on-line* foi o único a dispor de uma coluna dedicada ao tema da mobilidade urbana e com análises sistemáticas sobre a questão na cidade. No conjunto foram 262 edições, 194 matérias selecionadas e analisadas considerando três aspectos: 1) a conjuntura local, 2) o impacto da pandemia no transporte público em Recife, e 3) as denúncias e registros de caso de violência sexista no transporte

público coletivo. As matérias nos deram elementos para refletir sobre a particularidade do debate do direito à cidade na condição de vida das mulheres, mediado pelo acesso e uso do transporte público, em especial o tipo modal coletivo, ônibus em Recife. Esse material produziu um conjunto de informações que permitiu construir uma análise da situação do sistema de transporte coletivo em Recife dialogando com as tendências, no contexto da pandemia, de um colapso no setor e um crescente investimento por parte do Estado na parceria público-privado na gestão do sistema metropolitano de transporte.

A Observação dos dois (2) Terminais Integrados de Passageiros (TIs), um localizado na zona norte – bairro da Macaxeira, o mais antigo do sistema de mobilidade, e o segundo, na zona oeste – Caxangá – Cidade Universitária, o mais novo dentro da lógica da mobilidade urbana, construídos pós-Copa do Mundo de 2014. O horizonte foi examinar e explorar, tendo por base o termo de observação, as condições físicas, logística e a dinâmica na cidade do Recife, como também realizar articulações com os dados trazidos pelas entrevistadas.

A observação ocorreu em dois dias em janeiro de 2022, com um protocolo de observação (cf. Anexo A), um roteiro, guia de registro, destacando-se, além do fluxo de passageiros e passageiras, a dinâmica tempo-espera, tempo-saída dos ônibus dos terminais; infraestrutura, condições de higiene, número de profissionais nos guichês – fiscal e informação – e a dinâmica de acesso aos coletivos por homens e mulheres. Não avançamos mais nesta fase, numa análise comparativa intercalando com o período de maior circulação da população, uma vez que em janeiro é uma época de férias escolares, em razão de um crescimento na nova fase do ciclo da pandemia de Covid-19 com uma nova variante, associado também ao vírus da gripe H1N3.

Para conhecermos as experiências das mulheres na mobilidade urbana, realizamos 15 entrevistas. Inicialmente, pelo contexto da pandemia (2020) e para assegurar a proteção sanitária definimos por realizá-las de forma virtual, com exceção para as situações colocadas pelas mulheres pela prioridade no formato presencial. No entanto, ao realizarmos o pré-teste em julho-agosto/2021, verificamos na prática as dificuldades pela desigualdade digital, com oscilação no acesso à internet, nos territórios. Desta forma, o que era exceção virou regra, e as entrevistas ocorreram em sua maioria no formato presencial, o que favoreceu a interlocução com as entrevistadas, ampliando alguns diálogos sobre o roteiro de entrevista.

Neste sentido, nossa definição foi por entrevistar 15 mulheres negras, 10 destas com inserção e atuação política em duas articulações estaduais feministas, o Fórum de Mulheres e a Rede de Mulheres Negras de Pernambuco, por considerarmos que neste espaço político feminista há uma preocupação com as experiências e incidência política das mulheres pelo

direito à cidade. E entrevistamos 05 mulheres negras, indicadas por estas 10, com moradia nos mesmos territórios, mas o critério era ser, apenas, usuária do sistema de transporte público coletivo. Neste caso, utilizamos da técnica por amostragem não probabilística, “bola de neve”, tendo como centralidade uma cadeia de referência e contato direto. As entrevistas foram realizadas entre setembro/2021 até 10 de janeiro/2022. Das 15 entrevistas, 10 ocorreram na modalidade presencial e 5 na virtual, por meio da plataforma *Google Meet*, dada a disponibilidade das entrevistadas. O objetivo foi produzir informações primárias sobre a vivência interseccional das mulheres negras na mobilidade cotidiana e uso do transporte coletivo, resultando num material bruto, de gravação, de 123 páginas.

Para organização das informações (documental, observação e entrevistas), seguimos as orientações gerais para cada instrumento. No momento da análise promovemos uma organização e categorização das informações em diálogo com a fundamentação teórica, em 8 eixos de análise, a saber: Sujeitas da pesquisa; Mobilidade e modal; Tempo e mobilidade das mulheres; Tempo, cotidiano e trabalho na vida das mulheres; Medo e violência; Vivências raciais e LBTs na cidade; Condições do transporte público e as sugestões apresentadas pelas entrevistadas para políticas públicas de transporte, onde foram em cada bloco, unidades de sentido, recortando trechos das entrevistas a fim de compor uma análise individual e do conjunto das informações por depoimentos.

Tendo por base as reflexões oriundas da prática de pesquisa do SOS Corpo, ao trazer ao centro das reflexões teóricas no âmbito da pesquisa sobre “Trabalho e autonomia econômica das mulheres: uma análise crítica” (ÁVILA; FERREIRA; ARANTES, 2016), cunhou-se o termo ao se referir às mulheres envolvidas na pesquisa, como entrevistadas, pesquisadas, como sujeitas da pesquisa, não por inflexão de gênero, mas por seu sentido ontológico, por estar referenciada numa perspectiva da práxis feminista e por serem estas que, a partir das suas experiências concretas situadas, como grupo social, dão materialidade ao conjunto da análise da pesquisa.

Dentre os achados empíricos, destacamos a violência sexista racializada, marcadas pelo medo, violências e insegurança das mulheres no espaço urbano. E nesta relação cotidiana, neste ir e vir, as mulheres criam estratégias, individual ou coletivamente, para “driblar” os espaços da cidade, do bairro, neste descolamento diário e multi, poligonal, que são promotores de inseguras, seja pela precária iluminação, becos e vielas estreitos, e com pouca circulação de pessoas, ou mesmo dentro do transporte coletivo, evitando ficar em área de maior circulação masculina para escapar das importunações e abusos sexuais.

Entretanto, além do problema da violência sexista em suas múltiplas expressões ser uma questão real na vida das mulheres, esta assume novos contornos no âmbito da esfera pública. E, conforme os dados revelam, há um aumento no âmbito do transporte coletivo, colocando as mulheres, de qualquer faixa etária, classe social e raça, sujeitas às violências praticadas por um ser desconhecido que autoritariamente, e de forma arbitrária, invade, e se apossa do seu corpo.

No entanto, destacamos em nossas elaborações que, por distintas reflexões no campo feminista negro e antirracista trazidas pelas autoras que problematizam a relação mulheres, desigualdades de gênero e raciais no espaço urbano, há uma referência histórica de como as mulheres criam resistências nesta interlocução na vivência e experiência na vida urbana para enfrentar as demandas das esferas da produção e reprodução biológica, social e de cuidado, para se deslocarem na cidade. E isso ocorre ao contarem com uma rede de solidariedade entre as mulheres, seja como rede de apoio e cuidado para vida familiar, seja na saída à noite para ação política, lazer, onde, na travessia do tempo, ligar ao telefone, passar mensagem via aplicativos de mensagens, SMS e *WhatsApp* (recentemente), constituem medidas de segurança e questionamentos ao patriarcado e racismo de concreto que ergue as cidades.

Para dialogar com a pesquisa empírica construímos um plano de exposição que visou ir desvelando cada dimensão do objeto de estudo e produzindo conexões entre os quatro capítulos. No primeiro abordamos a dimensão da questão social urbana e os impactos do capitalismo na produção e (re)produção social do espaço, marcado pela financeirização e mercantilização da vida social, situando que a vivência social é territorializada, e que a dinâmica do cotidiano (trabalho, moradia, mobilidade, lazer, dentre outros), e a construção das relações sociais estão profundamente marcadas pelas tendências materiais e subjetivas construídas pelo sistema social do capital de exploração-dominação.

O segundo capítulo dedica-se a refletir sobre o direito à cidade e sua relação com a luta em defesa da reforma urbana na particularidade brasileira. Destacam-se as tendências e conexões deste modelo urbano de acumulação do excedente do capital na sua estruturação, e que apresenta uma relação de mercantilização dos serviços e políticas sociais urbanas e, por conseguinte, uma fragilidade na efetividade do princípio do direito à cidade e à vida urbana, e ao direito social ao transporte coletivo e público.

O terceiro capítulo é o lugar das problematizações, reflexões sobre a dinâmica urbana à luz do feminismo negro e antirracista. Aponta os avanços e retrocessos, nos marcos fundamentais para assegurar pela ação do Estado a perspectiva do direito à cidade e as

assimetrias na construção de cidades com igualdade de gênero e racial, trazendo ao debate o conceito do urbanismo feminista no enfrentamento às injustiças territoriais.

O último capítulo é voltado à análise dos achados empíricos, dialogando com o conjunto de referência teórico-metodológico, trazendo mediações e interpretações e conexões entre os saberes, experiências e vivências das mulheres negras, sujeitas da pesquisa, com as tendências e análise dos elementos e categorias, as unidades analíticas, com as dimensões nacional e local- cidade do Recife. Conecta ainda com o contexto das relações de desigualdades e a interseccionalidade da opressão vivida pelas entrevistadas num cenário de injustiças socioterritoriais na vivência do direito à cidade.

E, com base no conjunto das contribuições e diálogos entre autoras e autores, e as experiências das mulheres negras e o campo do direito à cidade, mediados pelo fenômeno do transporte público coletivo, foi possível identificar os elementos teórico-políticos que sustentam o sistema de capital na mobilidade urbana num contexto de empreendedorismo urbano que mercantiliza o transporte público numa relação custo X benefício, leia-se número de passageiros X custo diário de deslocamento rodoviário. E é com base nisso que se reestrutura a malha de ônibus e metrô, modal mais utilizado pela classe trabalhadora, em especial pelas mulheres no deslocamento poligonal.

Como verificamos, tal percurso como verificamos é marcado por uma expropriação do tempo feminino, invisibilizado pela naturalização do chamado papel social de gênero e as dicotomias impostas pelo sistema de exploração-dominância – público/privado – produtivo/reprodutivo, demonstrando que a lógica do transporte público, bem como suas políticas estão estruturadas sob a ótica produtivo-masculina. E, nestes termos o espaço da rua reproduz a lógica patriarcal do ambiente doméstico, e da sociedade em termo geral. Entretanto, sob novas dimensões, acentuadas por uma conjuntura conservadora/fundamentalista, reveladas em medo, importunações, abusos, violências sexistas e racistas, onde o agressor, violentador, em sua maioria homens, sem qualquer relação com a vítima. Essa situação, muitas vezes, inesperada para as mulheres, causa vergonha, dúvidas se de fato está sendo abusada dentro e no entorno de acesso ao transporte público. São situações que dificultam a responsabilização do agressor, também pela subnotificação dos casos de violência contra mulher no transporte, seja ônibus ou metrô. Contando, ainda com uma normalização da abordagem sexista nas ruas; uma impunidade seja pela morosidade do sistema de justiça; baixo investimento estatal em ações preventivas para coibir a violência sexista e racista no sistema público de transporte. Esses elementos contribuem para que o transporte público e coletivo seja um ambiente propício, produtor de medo e inseguranças pelos comportamentos sexistas,

a qualquer hora do dia, o que reforça a insegurança urbana na vida das mulheres usuárias deste modal.

## 2 QUESTÃO SOCIAL URBANA: NOVOS E VELHOS PARADIGMAS NA PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO

O mundo foi sempre um conjunto de possibilidades. Hoje, porém, tais possibilidades são todas interligadas e interdependentes (SANTOS, 1988, p. 10).

### 2.1 A PRODUÇÃO E (RE)PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO URBANO: TENDÊNCIAS CONTEMPORÂNEAS NA VIDA CONCRETA DAS CIDADES

O Serviço Social, enquanto profissão inscrita na divisão sociotécnica do trabalho, que tem na questão social, sobretudo a urbana, a materialidade da sua intervenção e produção acadêmica, é relevante, para nosso estudo, por trazer como fio de análise, no conjunto da exposição, a compreensão crítica acerca do modo de produção capitalista, produção e reprodução social, e suas inflexões na construção das relações sociais, marcadas neste sistema, pelo antagonismo entre capital e trabalho. E que se aprofundam por um processo de dominação-exploração que traz em si as dimensões classe, gênero e racial com inúmeras manifestações no território.

Este capítulo está dedicado a analisar os impactos do capitalismo na produção e reprodução social do espaço, articulado pela financeirização e mercantilização da vida social, situando que nossa vivência social é territorializada, e que a dinâmica do cotidiano (trabalho, moradia, mobilidade, lazer, dentre outros), bem como a construção das relações sociais estão profundamente marcadas pelas tendências materiais e subjetivas pelo sistema social do capital (MÉSZÁROS, 2004).

Entendendo sistema social nos termos das contribuições do filósofo húngaro István Mészáros (2004), aportando em sua vasta contribuição que o sistema social do capital apresenta uma base heterogênea, e inúmeras projeções particulares, considerando a realidade global e nacional. Por sua dinâmica contraditória, está assinalada por pluralidades que incidem na construção da produção e reprodução social, considerando que tem uma base assentada na lógica do valor que incide em várias dimensões da nossa vida social cotidiana, de modo articulado aos elementos de classe, gênero e racial.

Apresenta também como sistema, material e simbólico, parte da lógica metabólica do capital, que:

[...] o capital não é simplesmente uma entidade material. Devemos pensar o capital como um modo historicamente determinado de controle da reprodução social metabólica. Esse é o significado fundamental do capital. Ele penetra em todos os lugares. Claro que o capital é também uma entidade material; ouro,

bancos, mecanismos de preço, mecanismos de mercado, etc. o capital penetra também o mundo da arte, da religião e das igrejas, atingindo as instituições culturais da sociedade. Nesse sentido, sob as presentes circunstâncias, você não pode pensar em nada em sua vida que não seja controlado pelo capital (MÉSZÁROS, 2004, p. 25).

É um sistema cuja formação sócio-histórica é situado, e dialoga em suas expressões com as particularidades geopolíticas. Evidencia-se pelo caráter da sua produção do valor, a lógica da mercadoria, na materialidade do trabalho, mas também na construção sociopolítica, simbólica e cultural. E, sob a qual homens e mulheres estão envolvidos para produção e reprodução, e das quais resultam as relações sociais, marcadas por conflitos, contradições e desigualdades, como múltiplas expressões desse real- a materialidade da vida social.

É, portanto, essa estrutura social orgânica, fundada no antagonismo social entre as classes fundamentais, e na dominação do capital sobre o trabalho, um sistema estruturado na exploração-dominação, como pensado por Saffioti (1987), como uma totalidade social, que é possível analisar suas particularidades e singularidades, na formação sociogeo-histórica brasileira, e dimensionando suas implicações ao articulá-las ao sistema de dominação que estrutura e acentua desigualdades e diferenças com base em categorias sociais de classe (capital- trabalho/dominantes e dominados); racial; gênero; geracional, dentre outros.

Por exploração-dominação, a socióloga feminista-marxista Heleieth Saffioti (1987) adiciona, uma dimensão fundamental para analisarmos as inflexões deste sistema capitalista, associado ao patriarcado e ao racismo, como três elementos promotores de desigualdades que se constituem por uma classificação social de categorias sociais, relações de poder, que sustentam as bases desse sistema de dominação-exploração, ou vice-versa, que é secular. E que, numa perspectiva feminista materialista, nos faz compreender esse sistema, em sua tríplice dimensão, enquanto uma simbiose, e que incide, no tempo-espaço, sobre as condições de vida das mulheres, população negra, povos originários e tradicionais, e demais sujeitos sociais que estão subsumidos, revelando as assimetrias nos distintos espaços da vida laboral e na reprodução social.

E, nesta relação indissociável entre patriarcado-capitalismo e racismo, e sendo o patriarcado um sistema secular de domínio de uma categoria de sexo sobre outra, macho-fêmea, donde:

[...] pode-se concluir que o patriarcado não se resume a um sistema de dominação, modelado pela ideologia machista. Mais do que isto, ele é também um sistema de exploração. Enquanto a dominação pode, para efeitos de análise, ser situada essencialmente nos campos político e ideológico, a

exploração diz respeito diretamente ao terreno econômico (SAFFIOTI, 1987, p. 50).

E, nestes termos, as categorias de classe, raça e gênero, como instrumentos de análise teórica na compreensão do objeto, não percorrer nossa exposição por entendê-las como construções sociais, com dinâmicas particulares, mas reconfiguradas no decurso do espaço-tempo e em condições sócio-histórica. Logo, trazem no conjunto, como totalidades parciais, heranças e permanências, de processos históricos, arcaicos, conservadores, que incidem na reprodução social, na transmissão de valores que afirmam e acentuam o sistema de exploração-domínio baseado no privilégio, relações de poder cisheteronormativo, sobre grupos sociais, desprovidos de poder econômico, sexualizados e racializados.

Ademais, é essa compreensão da lógica expansionista do sistema de capital, na busca incessante do lucro, numa dinâmica interna de acumulação, que se espraie por várias dimensões da vida social, material e simbólica, que nos dá sustentação para analisar sua (re)produção social no espaço social urbano, na edificação de modelos de cidades que confluem para sua existência, criando os chamados pólos de desenvolvimento, com uma produção-reprodução além fronteiras territoriais, mas também construídas e sustentadas pelos pilares do patriarcado e do racismo como elementos que interditam a vivência de direitos no espaço urbano.

Na atual fase de expansão do capital, financeirização, para assegurar o aumento da taxa de lucro via processos de expropriação e barbárie da vida social, uma veloz intensificação da exploração e precarização da classe que vive do trabalho, homens e mulheres, se efetiva em escala mundial. Esses retrocessos são expressos nos meios predatórios de extração das riquezas naturais; nas crises migratórias por questões econômicas, políticas e religiosas; no empobrecimento da classe trabalhadora por conta do desemprego estrutural, em cifras atuais no Brasil de aproximadamente 10 milhões de trabalhadores/as<sup>4</sup>, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) referentes ao segundo trimestre de 2022.

O país figura – segundo levantamento da agência de classificação de risco Austin Rating – como a nona pior economia em termos globais, com uma taxa de desemprego no primeiro trimestre de 2022 de 13,7%, agravados pelo contexto da pandemia pelo Coronavírus

---

<sup>4</sup> A fonte é do IBGE, mas, ainda segundo o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Econômicos (Dieese), especificamente sobre o desemprego no “[...] 4º trimestre de 2021, havia mais de 12 milhões de brasileiros desempregados e procurando trabalho. Outras 4,8 milhões de pessoas haviam desistido da procura devido à falta de perspectivas em encontrar uma vaga, em situação chamada de desalento. Ou seja, quase 17 milhões de brasileiros gostariam de trabalhar, mas não conseguiam ou simplesmente desistiram de procurar trabalho” (DIEESE, 2022, p. 1).

---

(DA REDAÇÃO, 2022). Atinge sobremaneira as mulheres, 6,5 milhões em situação de desemprego, com cerca de 51,56% inseridas no mercado de trabalho (BERNARDES, 2022), como população economicamente ativa. Isso somado a um cenário político de perdas de direitos, reformas trabalhista e previdenciária, que contribuem para contratações flexíveis, jornadas intermitentes, e crescimento da informalidade, desproteção social, em vários campos produtivos.

A crise cíclica do capital, que se arrasta desde 2008, no Brasil se agrava com a pandemia do novo coronavírus, com um quadro crítico de desemprego e fome, materializando, na análise dos dados quantitativos e qualitativos, as desigualdades sociais no espaço urbano. E, em meio a este cenário, há uma crescente tendência ao empreendedorismo como forma de mascarar o desemprego estrutural vigente, transferindo para o indivíduo a responsabilidade pela condição de desemprego. Parcela significativa da classe que vive do trabalho está na informalidade ou fora do mercado de trabalho por desalento (4,6 milhões) (IBGE, 2023). Esta informalidade é tratada pelo mercado como uma oportunidade para o microempreendedor, e a ideia se propaga por toda a cidade pela lógica meritocrática, liberal.

É crescente o número do comércio informal de serviços – tais como alimentação, cosméticos, vestuário, telefonia – e as empresas que subcontratam a mão de obra feminina para venda de produtos de beleza, sob o discurso do ‘uso do tempo livre’; a uberização em diferentes modais (automóvel, moto, bicicleta), com profundos impactos na mobilidade urbana. E, para legitimá-los, como integrantes do ciclo de produção do valor, criam-se os instrumentos legais, normativos, para consolidar a perspectiva da livre concorrência e do empreendedor, transformando todas as pessoas em potenciais microempreendedores individuais (MEI).

Conforme o percorrido até aqui, temos, como primeira premissa, que o neoliberalismo e as ideias conservadoras se reconfiguram e se moldam a partir de uma razão explicativa, calcada em preceitos de ordem do capital e da normatização de valores moral-cristãos, como medida de controle em várias dimensões da vida social (explorando- dominando-subjugando nossos corpos). Em segundo lugar, reafirma-se uma sociabilidade que separa as dimensões da economia e política, alijando os sujeitos do seu papel na história. É, também, um contexto de aprofundamento das ideias totalitárias, do pensamento único, da aversão ao pensamento crítico, e da construção de uma outra sociabilidade, não mais assentada nos pressupostos dos direitos humanos. Ao contrário, estes são profundamente atacados, assim como a criminalização das lutas sociais e seus defensores/as.

As aproximações destas reflexões correm por compreendermos que economia e política são dimensões centrais para analisar a ação estatal como expressão da engrenagem capitalista em manter a elevação da taxa de lucro e sua acumulação. E para assegurar a sociabilidade capitalista, se utiliza dos aparelhos privados de hegemonia – instituições, igreja, mídia, dentre outros – para consolidar um *ethos* social que lhe dá sustentação. Entretanto, entendemos que a atual fase capitalista, em sua etapa de financeirização, reconfigura as relações sociais no mundo do trabalho, na atuação do Estado e, por conseguinte, produz novos padrões materiais e subjetivos, acentuadamente mercantis, com impactos sobre os territórios, que, nos termos do geógrafo marxista David Harvey (2005), suscita uma organização espacial e geográfica como produto necessário para expansão e acumulação de capital.

A cidade como espaço social e territorial historicamente produzido, converte-se em ambiente produtor de desigualdades socioeconômicas e interseccionais (classe, sexo/gênero e raça), compreendendo a cidade e o urbano como dimensões de um mesmo processo. Segundo Arlete Moysés Rodrigues (2007), a cidade como espaço é lugar de decisão política, e também de vivência da produção e re-produção social que se expressam no espaço socioterritorial.

A cidade é uma totalidade social, mediada por territórios e suas dinâmicas de relações sociais. E conforme nos aponta Maria Helena Abreu (2016):

[...] a conformação dos *territórios* tem profunda relação com modo de produção e reprodução da vida social, atravessado pelo crescimento das forças produtivas. Observar o movimento dessa dinâmica certamente amplia as possibilidades de uma leitura dos territórios em sua totalidade, de forma a reconhecer os limites e potencialidades da discussão no enfrentamento da questão social (ABREU, 2016, p. 41, grifo nosso).

A *questão social no urbano* se intensifica ao longo das últimas décadas do século XXI, como dimensão do ciclo de recomposição do capital e consequência de um modelo neoliberal de planejamento, que massifica e mercantiliza o urbano, transformando-o em parte da lógica de investimento público, em que a cidade é objeto de negócio dentro do modelo global de expropriação e espoliação urbana.

É, portanto, a construção da dinâmica urbano-industrial a partir do século XX que impõe um ritmo acelerado na conformação das cidades, sobretudo as grandes e médias, criando polos de desenvolvimentos, e por conseguinte uma massa de trabalhadores/as urbanos sob a lógica da modernização das cidades, mas desigual, uma vez que nem toda classe trabalhadora

pode ser incorporada aos espaços ocupacionais em ascensão, como automotivo, serviço público, confecção, portuário e rodoviário. A autora Anete Ivo (2010b) destaca que é um período de uma modernização inconclusa pelo paradoxo dessa urbanização-modernização pelas limitações no acesso aos direitos sociais pela massa de trabalhadores/as.

Nestes termos, pensar na questão social e como esta se mescla com a questão urbana, nos coloca a tarefa de analisar as desigualdades sociais instauradas, ou adensadas com as sociedades urbano-industriais, em suas particularidades geopolíticas norte e sul global, mas também na realidade nacional brasileira nos pós ano de 1950. As contradições e conflitos revelam a exploração de uma classe trabalhadora fabril, mas também na informalidade, e as discrepâncias no acesso aos direitos pela classe trabalhadora da cidade e do campo. E o grande fluxo migratório deste período reestruturando o espaço urbano em sua dinâmica socioespacial, sendo os territórios espaços de lutas por melhores condições de vida, questionando o papel do Estado na oferta de serviços urbanos e na regulação das relações de trabalho.

A questão social, no geral, e os antagonismos nesta nova ordem urbana revelam as particularidades deste fenômeno que foi se reconfigurando no tempo. E suas manifestações nas cidades contemporâneas, adensadas populacionalmente, marcadas por um déficit qualitativo e quantitativo habitacional; as tendências de gentrificação urbana; a mercantilização dos espaços coletivos; o desfinanciamento histórico nas políticas urbanas; a crise hídrica nacional, dentre outras expressões das desigualdades no espaço urbano e as injustiças territoriais.

Analisar a questão social no urbano significa particularizar as problematizações numa perspectiva sócio-histórica e territorial, conforme Anete Ivo nos aponta a autora a seguir:

Nas sociedades de capitalismo periférico, como o Brasil, os bairros populares dos grandes centros urbanos adensaram as massas de migrantes trabalhadores, que aí chegam em busca de empregos, em espaços improvisados de ocupação irregular, espontânea e em condições precárias em termos de infraestrutura, alimentando a produção industrial e expandindo os limites dessas cidades (IVO, 2010b, p. 21).

A análise sobre a categoria questão social tem um campo vasto de contribuições teóricas que trafegam da perspectiva liberal, funcionalista, social-democrata, marxiana e marxista, dentre outras. Entretanto, seguindo na trilha da nossa exposição e nos diálogos com autoras e autores do campo da teoria crítica e feminista, partilhamos da visão dos elementos que estruturam as relações sociais e da crítica da subordinação dos espaços urbanos à lógica de mercantilização do capital que são produtoras de desigualdades sociais interseccionais.

Entendendo a questão social no urbano como o *locus* de reprodução das desigualdades impostas pelo sistema de acumulação capitalista, e manifestação:

[...] particular da ‘questão social’, é a expressão da distribuição desigual das atividades humanas na organização socioespacial do processo de produção e reprodução do capital e é também forma de resistência e de luta entre as classes sociais que compõem a estrutura social no contexto das cidades (BURNETT, 2012; SILVA, 1989) (CFESS, 2016, p. 11).

A professora Isabel Cristina da Costa Cardoso (2018) nos traz um alerta para as reflexões no campo da questão urbana, agrária e ambiental para que evitemos uma análise compartimentada, temática, e para que possamos ter como caminho teórico metodológico, uma investigação a partir de uma perspectiva crítica e de totalidade social. Analisando-os a partir de sua expressão particular e singular no contexto da formação sócio-histórica brasileira, e suas conexões e inserção como movimento do ciclo de acumulação capitalista, e incorporação subordinada dos países de capitalismo periférico.

A visão da autora, na qual nos ancoramos, é que:

[...] ao analisar a relação entre o movimento mais universal do capital como relação social e a história da formação social brasileira, o que inclui seu processo de transição e desenvolvimento ao capitalismo, a questão da terra e da propriedade é uma determinação estrutural desse processo, que se singulariza e se particulariza em diferentes formas e relações sociais, como nas questões agrária, urbana e ambiental, que entram em conflito, porque fundadas sobre as contradições dessa ‘longa história’ (CARDOSO, 2018, p. 48).

Essas orientações teórico-metodológicas para análise da questão urbana como dimensão particular, conectada às dimensões agrária e ambiental, trazem o desafio de articulá-las à perspectiva da totalidade social por meio dessa tríade que é expressão do desenvolvimento em curso em suas múltiplas expressões territoriais e sobre a qual incide ação do capital e resistências anticapitalistas, como a luta pela terra, cidades e justiça social-ambiental como faces de uma mesma dimensão.

Para explicar esse movimento contraditório, Harvey (2014c), apoiado nas análises de Karl Marx, Rosa de Luxemburgo, Gramsci (coerção consentida), atualiza o conceito de acumulação primitiva, para as expressões do capitalismo contemporâneo, utilizando o conceito de acumulação por espoliação. E as formas de expropriação que decorrem do domínio do capital, sobre o território, nas relações de produção e reprodução social, com o suporte da ação estatal.

Sobre isso, o geógrafo marxista apresenta a acumulação por espoliação de diferentes formas, mas com um *'modus operandi'*:

[...] o que a acumulação por espoliação faz é liberar um conjunto de ativos [incluindo a força de trabalho] a custo muito baixo (e em alguns casos, zero). O capital sobreacumulado pode apossar-se desses ativos e dar-lhes imediatamente um uso lucrativo. [...] a privatização (da habitação, das telecomunicações, da água, da terra, etc. [...] tem aberto em anos recentes amplos campos a ser apropriados pelo capital sobreacumulado (HARVEY, 2014c, p. 124).

O autor nos leva a compreender a acumulação por espoliação como uma forma de expropriação, apropriação violenta, pilhagem, por parte dos representantes do capital, que faz sucumbir formas de vida diferentes das parametradas pelo capital, a exemplo das experiências comunais. O capital se impõe pela força retirando a classe trabalhadora, povos originários e tradicionais da sua terra, separando-os dos meios do trabalho e se apropria dos bens naturais e comuns. Contando, ainda, com o Estado para que, via medidas legais e institucionais, privatize os bens comuns. Exemplos desta ação capital-estatal são a venda ao mercado estrangeiro dos bens naturais na região amazônica; a legalização de terras indígenas e quilombolas para o agronegócio, mineração e latifundiários; a venda dos *royalties* do petróleo, e nas cidades com a construção de empreendimentos imobiliários residenciais, modelos de consumo centrados em habitacionais de luxo, a exemplo de Alfavilles.

O Estado, é, portanto, o potencializador deste urbanismo corporativo – nos termos de Santos (2005) –, favorecendo as empresas e sua instalação nos territórios, e produzindo a reordenação da vida urbana como promotor da escassez de serviços, da pobreza, da iniquidade na resolução do déficit habitacional e na expulsão da população pobre para as periferias, e “[...] forçados a pagar caro pelos precários transportes coletivos e comprar caro bens de consumo indispensáveis e serviços essenciais, que o poder público não é capaz de oferecer” (SANTOS, 1990 *apud* SANTOS, 2005, p. 123).

A direção da ação estatal, sob a liderança do governo de ultradireita de Jair Messias Bolsonaro (2019-2022) no Brasil, esteve orientada hegemonicamente pela política liberal e conservadora, pelo capital financeiro e rentista. O fundo público, ao invés de ser utilizado para o bem comum, foi recorrentemente utilizado para amparar empresas, bancos, setores da economia, pagar juros da dívida externa em contraposição aos investimentos no campo dos direitos sociais, privatização de estatais, e subsidiando as organizações sociais ligadas a igrejas

neopentecostais, numa nítida dinâmica de exploração/acumulação capitalista nos territórios, criando oportunidades para assegurar a reprodução do sistema.

Essa nova razão do mundo, ou razão-mundo, nas palavras de Dardot e Laval (2016), é global e não se restringe à dimensão econômica, é, portanto, uma tendência que reorganiza o Estado e, como afirmam, define a própria relação entre governantes e governados, sob o regime da concorrência, e tendo como premissa a empresa como modelo de subjetivação, como parâmetro das relações sociais, marcada pela competitividade privada (DARDOT; LAVAL, 2016).

Em síntese, a reorganização da ação estatal sobre os pilares do neoliberalismo e em tempos de financeirização do capital traz elementos centrais para compreensão das tendências de mercantilização, que impactam nas políticas públicas urbanas, no desenvolvimento das cidades e na urbanização, com fortes consequências nos territórios. Como nos apontam Santos (2005), Harvey (2013), Maricato (2015) e Vainer (2013).

Seguindo na trilha destes autores, o pensamento neoliberal é antes de tudo um sistema ideológico que influencia as dimensões da economia, política, cultura e social, sustentando a racionalidade burguesa, num cenário acelerado de crescimento do capitalismo financeiro:

Essa norma impõe a cada um de nós que vivamos num universo de competição generalizada, intima os assalariados e as populações a entrar em luta econômica uns contra os outros, ordena as relações sociais segundo o modelo do mercado, obriga a justificar as desigualdades cada vez mais profundas, muda até o indivíduo, que é instado a conceber a si mesmo e a comportar-se como uma empresa (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 16).

Destarte, o discurso das forças propagadoras dessa ideologia e sistema de normatizações, no mundo, e em particular no Brasil, é o de sucatear as instituições públicas responsáveis pela garantia de direitos e oferta de serviços, desresponsabilizar o Estado e incentivar o empreendedorismo. A destituição do paradigma de direitos assentada na perspectiva de Estado social e público. E, nos últimos seis anos, com a concretização de processos de destruição da institucionalidade democrática<sup>5</sup>, houve fechamento dos canais de democracia participativa (conselhos) e adaptação do Estado e suas instituições a esta racionalidade mercantil. A exemplo da educação, vide projeto Future-se<sup>6</sup>; e a aprovação do

---

<sup>5</sup> Os autores apontam esse processo como de desdemocratização, que é o esvaziamento da democracia em sua substância, sem extingui-la formalmente (DARDOT; LAVAL, 2016).

<sup>6</sup> Projeto do governo federal “Programa Institutos e Universidades Inovadoras – Future-se” (2019), o qual apresenta que estes devem adaptar-se à lógica empreendedora com inovação e criatividade, sendo competitivas e integradas ao mercado de capitais. As instituições de ensino, sob ameaça, perdem o seu sentido público, universal e com fortes ataques a sua autonomia financeira e pedagógica.

Marco Regulatório do Saneamento<sup>7</sup>, que privatizou o setor e destituiu os municípios de seu papel ativo neste campo, entregando-o as empresas.

É importante destacar que a professora Virgínia Fontes (2018) trata a questão das expropriações como centro da sua análise para discorrer sobre a forma contemporânea da racionalidade capitalista, ao converter ou apropriar-se de todas as formas de vida social e bens naturais, transformando-as em capital.

Há, portanto, grande atualidade nas categorias da acumulação primitiva e expropriações tratadas por Marx (2013) no contexto de transição da sociedade feudal para capitalista (século XVI), momento em que ocorreram enormes violências com o cercamento das propriedades e da terra, redefinindo as relações de trabalho, e promovendo um estranhamento do trabalhador dos seus meios de produção, e dissolvendo a vida comunal em uma nova forma de apropriação privada da produção coletiva.

Essa lógica de ação se atualiza e reconfigura-se, como nos apresenta Fontes (2018, p. 4):

Antes, como na atualidade, as expropriações geram seres sociais sem meios de trabalho, sem o acesso a matérias-primas, sem o acesso à terra, convertidos em trabalhadores e que precisam imperativamente vender sua força de trabalho para assegurar sua subsistência (FONTES, 2018, p. 4).

A atualização das expropriações se revela na exploração dos recursos naturais, bens-comuns, na mercantilização da biodiversidade, sob o discurso da sustentabilidade por grandes empresas nacionais e internacionais, criando uma cadeia produtiva de exploração e comercialização marcada pela informalidade, desproteção social, com precariedades nas condições de vida laboral e ambiental pelo processo sucessivo de exploração-dominação nos territórios. E, num limite extremo, pelo desemprego estrutural, o estímulo a processos migratórios e imigrações de trabalhadores/as, com a oferta de serviços em fazendas, usinas, confecção, que estão conformados por um sistema de trabalho análogo à escravidão.

Sobre esse aspecto, Silvia Federici (2017), feminista italiana, traz uma abordagem relevante ao tema, geralmente invisível nas abordagens marxiana e marxistas, que é o impacto do processo de acumulação primitiva<sup>8</sup> na vida das mulheres ao longo da história e reconfigurada no tempo, sob novas formas de vida social impostas pelo capital. E, por uma

---

<sup>7</sup> O novo marco regulatório do saneamento, aprovado em 24 de junho de 2020, no Senado. O Projeto de Lei nº 4162/2019 (BRASIL, 2019) reafirma a lógica da privatização e da mercantilização dos serviços no âmbito do saneamento ambiental, como a água.

<sup>8</sup> Entendendo a acumulação primitiva, nos termos usados por Marx, em *O Capital*, que “[...] sustenta o desenvolvimento das relações capitalistas” (FEDERICI, 2017, p. 25).

racionalidade que reestrutura a vida social e sexual, centrado em sua existência na reprodução social e biológica para circularidade do sistema em curso.

Federici (2017)<sup>9</sup> aponta ainda que, para compreendermos essas desigualdades, é necessário reconhecer que a força de trabalho das mulheres foi historicamente incorporada na esfera da produção e reprodução social, como um valor de exploração e subjugação, de forma gratuita, para atender aos interesses dos modos de produção em curso, sobretudo em sua expressão de economia comunal ou de subsistência, posteriormente na sua forma mercantil. Acrescenta, ainda, que no decorrer do processo de acumulação primitiva, período de transição do feudalismo para o capitalismo, emerge uma nova lógica patriarcal, que intensifica essa subordinação dos saberes das mulheres e sua força de trabalho ao poder dos homens. Isso se expressa no disciplinamento dos corpos das mulheres a partir da negação do seu saber e poder medicinal, sua autonomia no lidar com as questões reprodutivas, no sentido biológico.

No mesmo livro, Silvia Federici (2017) demonstra que o valor do trabalho das mulheres é apropriado, de forma gratuita, para dar circularidade à lógica capitalista. A esfera da reprodução social é redefinida, e nas cidades, burgos, como centros de poder político e econômico, tudo se organizou dentro da premissa da comercialização da vida – propriedade privada, renda, afetando as mulheres de todas as classes, excluídas do direito à posse e propriedade de terras. Desde então, se acentuam as condições de pobreza, já que sua inserção no trabalho é em postos mal remunerados. Nos fluxos migratórios as mulheres eram maioria, durante os séculos XIII e XIV no êxodo campo-cidade. Foram as mulheres que se insurgiram contra a nova forma de vida do capitalismo, contra o poder do Estado, da classe em ascensão, a burguesia, e da igreja, motivadas pelo sequestro da forma de vida comunal<sup>10</sup> e pela desvalorização das atividades domésticas como sustentação da vida familiar.

---

<sup>9</sup> Em *O Calibã e a Bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva*, Federici (2017) faz uma análise sobre o processo de caça às bruxas, numa verdadeira ação de extermínio das mulheres durante os séculos XV a XVII, na Europa e na América Latina, como decorrente da colonização, para colocar em curso uma nova racionalidade que reestrutura a vida social e sexual dentro dos parâmetros da acumulação capitalista. E, para isso, o trabalho das mulheres é invisibilizado no espaço público, subordina-se à lógica do valor trabalho e salarial masculino; reduz-se sua participação na vida social, e esta deveria estar circunscrita ao universo familiar, assegurando a permanência da propriedade privada, e subjugando a mulher ao poder do pai, marido e filhos. Portanto, nesta nova divisão internacional, social e sexual do trabalho, cabe às mulheres, por meio do trabalho reprodutivo, social e biológico, assegurar a reprodução da força de trabalho, mercadoria fundamental para o capitalismo.

<sup>10</sup> Compreendo aqui que havia um trabalho de homens e mulheres no campo. Porém, não havia uma separação entre a produção de bens e força de trabalho. As mulheres somavam a este trabalho o cuidado com as crianças, as casas – cozinhar, lavar –, o labor na horta etc. Não havia uma desvalorização do trabalho e atividades domésticas, que compunha os esforços para a sustentação familiar. E a terra comunal era o centro da vida social das mulheres, lugar da troca, da reunião, partilha e convivência. Em que pese o pouco poder social que tinham sobre as terras, mas a terra era seu espaço de sociabilidade e autonomia (FEDERICI, 2017).

No âmbito da alteração de um sistema de economia de subsistência para monetarista, com a mercantilização da vida social, principalmente com a privatização da terra, antes comunal, promovem-se intensas alterações na esfera produtiva e na relação social do valor trabalho, sobretudo naquele desenvolvido pelas mulheres na esfera doméstica que estava relacionada ao entorno da moradia. Há alteração do local da produção social, na transição feudalismo-capitalismo, impondo uma desvalorização do valor social do trabalho produtivo das mulheres e a separação posta pelo sistema de capital entre a esfera da produção de bens e a reprodução social.

Em diálogo com essas dimensões pontuadas pela filósofa feminista italiana, é preciso demarcar a existência do trabalho das mulheres nas formações pré-capitalistas. Entretanto, como nos aponta Heleieth Saffioti (1987), no capitalismo a cisão entre local de moradia e trabalho operou uma separação concernente à estruturação do sistema em curso, destacando que:

[...] foi o capitalismo que, com a separação entre local de moradia e local de trabalho, criou a possibilidade de as mulheres saírem de casa para trabalhar. Isto não significa que as mulheres, antes do advento do capitalismo, fossem ociosas. Ao contrário, trabalhavam na produção e conservação dos alimentos, teciam, confeccionavam roupas, enfim, realizavam atividades hoje executadas pela indústria. A medida que estas atividades foram sendo industrializadas, as mulheres tiveram necessidade de sair de casa para ganhar seu sustento e de seus dependentes, ou, então, para colaborar no orçamento doméstico (SAFFIOTI, 1987, p. 61).

Considerando as análises no campo da divisão sexual e racial do trabalho, é importante registrar que as mulheres negras sempre tiveram na sua inserção no trabalho o mecanismo de sobrevivência, e na particularidade das condições de vida das mulheres negras que têm como marca a exploração, dominação no interior das famílias escravocratas e no espaço da rua, como as negras de tabuleiros, mulheres negras alforriadas ou escravas de ganho (séculos XVII-XVIII) ,uma estratégia de resistência e de fortalecimento das redes de solidariedade e convivência social, algo impossível no espaço da casa grande e lares coloniais.

Então, há uma particularidade ao se discutir de mulheres negras e trabalho no contexto de urbanização brasileira por se tratar de uma herança histórica do pós-abolição que colocou a população negra nos piores lugares sociais, em termos de educação, escola, moradia, trabalho desprotegido. E a mulher negra não saiu de casa para buscar emprego, alguns espaços ocupacionais não a incluíam. Os estudos e análises de feministas negras mostram a densidade desta questão numa perspectiva histórica, período colonial e no pós-abolição, revelando as

sujeições pelas imagens de controle com que os corpos femininos negros foram marcados – a mãe preta, a mulata e a trabalhadora doméstica – e que as localizam nos piores lugares sociais e laborais (LOPES, 2021).

É, portanto, essa desigualdade entre as mulheres na organização do trabalho, bem como a mercantilização e sua reconfiguração no tempo-espço, que nos apresenta mediações analíticas necessárias para compreender suas expressões e formas contemporâneas. Esses fatores apontam que o rompimento da unidade produção-reprodução, diferenciando-as sexualmente e racialmente, que é possível analisar de forma situada os sucessivos processos de desvalorização do trabalho das mulheres, sua restrição à esfera doméstica e interdições na vida pública, sobretudo quando essa assume papel central para a acumulação do capital, mas invisibilizando sua força de trabalho e a reforçando as obrigatoriedades domésticas como uma vocação natural. E, neste processo transitório que gerou em sua estruturação, como sistema monetarista, a divisão social do trabalho entre as categorias de sexo:

A divisão sexual do trabalho que emergiu daí não apenas sujeitou as mulheres ao trabalho reprodutivo, mas também aumentou sua dependência, permitindo que o Estado e os empregadores usassem o salário masculino com instrumento para comandar o trabalho das mulheres. Dessa forma, a separação efetuada entre a produção de mercadorias e a reprodução da força de trabalho também tornou possível o desenvolvimento de um uso especificamente capitalista do salário e dos mercados como meios para a acumulação de trabalho não remunerado (FEDERICI, 2017, p. 145-146).

Esses elementos indicam como, no processo de acumulação primitiva, as condições socioeconômicas para o desenvolvimento do capitalismo apresentaram impactos significativos na vida das mulheres, sobretudo no campo do trabalho – produtivo e reprodutivo –, e na sua posição social, consequência dos ataques misóginos, criminalizações e extermínios das mulheres, naquele espaço-tempo, que se reatualizaram a cada ciclo de acumulação capitalista, com permanências e descontinuidades, especialmente nos mecanismos de controle sobre seus corpos.

Nestes termos, Silvia Federici (2017, p. 145) apresenta que:

No novo regime monetário, somente a produção-para o-mercado estava definida como atividade criadora de valor, enquanto a reprodução do trabalhador começou a ser considerada como algo sem valor do ponto de vista econômico e, inclusive deixou de ser considerada um trabalho. O trabalho reprodutivo continuou sendo pago [...] quando era realizado para os senhores ou fora do lar. No entanto, a importância econômica da reprodução da força de trabalho no âmbito doméstico e sua função na acumulação do capital se tornaram invisíveis, sendo mistificadas como uma vocação natural e

designadas como trabalho de mulheres (FEDERICI, 2017, p. 145).

As reflexões de Silvia Federici (2017) sobre o processo da acumulação primitiva e suas inflexões na vida cotidiana das mulheres, enquanto força de trabalho no sistema de capital, referenciadas na crítica à sociedade burguesa trazidas nas obras de Marx, somam ao conjunto de ideias no campo do feminismo crítico, mesmo tratando da experiência das mulheres europeias, já que traz a invisibilidade das mulheres nas dinâmicas dos ciclos de composição e recomposição do capital. E, como ao conjunto das reflexões, que no sul global, o processo de colonização, escravização, com a expropriação, desapossamentos, trouxe a violência, o sequestro, o aprisionamento e o aniquilamento da população negra e indígena, e sobre os corpos femininos, o abuso, o estupro e a violência sexual.

As contribuições da autora citada anteriormente apontam aproximações com as reflexões de Heleieth Saffioti (2013), em sua obra clássica *A mulher na sociedade de classes*, ao destacar elementos à luz da particularidade brasileira. As autoras, reservados os campos e universo de análise, afirmam que o trabalho das mulheres é parte constitutiva da produção social, na oferta de bens e serviços e para subsistência da dinâmica familiar. Como força de trabalho, sempre estiveram ativas na dinâmica produtiva, e em diálogo com os estágios de desenvolvimento e formação sócio-histórica, seja de forma central ou subordinada na dinâmica do sistema de capital.

Essas dimensões analíticas são importantes para mais adiante compreendermos como o processo de desvalorização, hierarquização, que estrutura a divisão social do trabalho em suas dimensões de gênero e racial. E, na indissociabilidade entre as esferas do público e privado, o mundo da casa e da rua, nos dão sustentação para analisar as inflexões na vida cotidiana das mulheres, uma vez que a sua mobilidade está estruturada pela organização da vida produtiva, estando a reprodução social e de cuidados a serviço dessa dinâmica social, neste ir e vir multidimensional.

Na fase inicial do capitalismo e com o advento do desenvolvimento urbano-industrial, a tendência de desvalorização do trabalho das mulheres na esfera produtiva e a invisibilidade na reprodução social apresentam inúmeras dificuldades para sua inserção no processo de produção capitalista, mercado de trabalho, pela sua crescente marginalização na nova estrutura de classe, reverberando para outras dimensões da vida social, como economia, cultura, política. E como nos apresenta a socióloga feminista brasileira, tais condições adversas para o trabalho das mulheres:

Ela contraria com uma desvantagem social de dupla dimensão: no nível superestrutural, era tradicional uma subvalorização das capacidades femininas traduzidas em termos de mitos justificadores da supremacia masculina e, portanto, da ordem social que a gerara; no plano estrutural, à medida que se desenvolviam as forças produtivas, a mulher vinha sendo progressivamente marginalizada das funções produtivas, ou seja, periféricamente situada no sistema de produção (SAFFIOTI, 2013, p. 65-66).

Essa forma secular de submissão do trabalho das mulheres, também racializada, se complexifica com o advento da sociedade urbano-industrial, que intensifica ainda mais a cisão, produtivo-reprodutivo, promovendo, por meio da divisão social do trabalho, a marginalização e a subvalorização do trabalho feminino na produção dos bens e serviços. Tal processo tornou invisível o trabalho das mulheres na esfera doméstica e de cuidados, e imperceptível a sua contribuição para o processo de acumulação e expansão capitalista, em suas distintas fases históricas e particularidades geo-históricas.

Agregam-se à exploração-dominância material sobre o trabalho das mulheres o recurso e a utilização de argumentos tradicionais, valores conservadores, patriarcais, que buscaram justificar a marginalização das mulheres no mundo do trabalho, restringindo a sua atuação e contribuição estrita à esfera doméstica, tornando a mulher a ‘guardiã do lar’, promovendo seu encarceramento compulsório à vida privada e criando, mediante a lógica do contrato sexual, casamento e/ou controle sexual sobre os corpos femininos, restrições para sua circulação, permanência, na vida pública e econômica.

Neste estudo esse debate teórico-político é de extrema centralidade por vermos na sua configuração, reconfiguração e suas inflexões nos ciclos de crise e expansão do capital com a subordinação das mulheres. De forma particular, tomando o processo de urbanização-industrialização na sociedade brasileira nos pós-1930, encontramos na sua constituição repercussões da nova estrutura organizativa, de uma base agroexportadora para industrialização, algumas alterações, tais como: no centro da base produtiva, na organização das famílias e na correlação das forças políticas no país. No tocante ao trabalho das mulheres, a configuração de uma nova estrutura familiar e as exigências de inserção no mercado de trabalho excluía ainda mais a população negra. Para as mulheres, acentuava-se sua presença no espaço doméstico e com abertura lenta e gradual em alguns setores de produção de bens e serviços:

Com a urbanização e a industrialização, a vida feminina ganha novas dimensões não porque a mulher tivesse passado a desempenhar funções econômicas, mas em virtude de se terem alterado profundamente os seus papéis no mundo econômico. [...]. Minado o sistema de segregação sexual e o

de reclusão da mulher no lar, decrescem as diferenças de participação cultural dos elementos femininos e masculinos. Deste maior ajustamento da estrutura da família às novas condições de vida urbano-industrial adviriam profundas alterações na educação feminina. Se, por um lado, o ideal de educação doméstica se conservava, por outro, a necessidade da educação escolarizada para a mulher se fazia sentir-se maneira crescente. Obviamente, este processo não representava a consciência de que ela deveria receber educação idêntica ao homem, nem a equiparação social dos papéis tradicionais atribuídos a representantes de um outro sexo. A sociedade oferecia, como o faz ainda hoje, sérias resistências à instrução da mulher (SAFFIOTI, 2013, p. 257).

Contudo, esse processo sócio-histórico, com mudanças e permanências, sobre a presença das mulheres e sua inserção na sociedade de classe, profundamente racializada, pela formação social brasileira, de herança colonial-escravocrata, traz inúmeras repercussões na vida cotidiana feminina. Diversas chaves de leitura advêm deste fio de análise superestrutural e estrutural, como apontado pelas autoras, adensadas mais adiante pelas contribuições das feministas negras e antirracistas, que situam neste espaço tempo-espaço as particularidades destas desigualdades sociais sobre as mulheres negras na sua inserção ou segregação na sociedade urbano-industrial no Brasil.

Portanto, esse processo não se deu de forma homogênea, seja na realidade nacional pelas desigualdades regionais, seja sobre as condições de vida das mulheres. Porém, suas repercussões podem ser visualizadas: pela perda/fragilidade da centralidade da unidade familiar como base da estrutura produtiva; na acentuação do processo de hierarquização, desvalorização com a divisão social, sexual e racial do trabalho; na marginalização do trabalho das mulheres na esfera produtiva de bens e serviços; na instalação de polos de desenvolvimento, dentre outros.

No entanto, voltando às tendências contemporâneas da acumulação capitalista, as reflexões trazidas por Harvey (2014c) e Fontes (2018) destacam que a dinâmica da reprodução social, para manutenção da apropriação da força de trabalho e do valor social produzido, geravam processos que requisitavam destes trabalhadores e trabalhadoras disponibilidade para o capital, expressos nas reconfigurações do mercado de trabalho que hoje também se apresenta com um tempo marcado para o trabalho na virtualidade. Num contexto de intensa espoliação, perda de direitos e falta de condições materiais para assegurar seus meios de existência e subsistência, agravadas pela situação de desemprego estrutural e crescente massa sobrando, como destacado acima na análise sobre a realidade brasileira.

As expressões do capitalismo no século XXI são conceituadas, por Harvey (2014c) e Fontes (2018), como novo imperialismo ou capital-imperialismo, respectivamente. Em ambos

a análise acerca das particularidades está relacionada com a acumulação capitalista em tempos de sua financeirização, diferente da sua configuração anterior.

Tal reconfiguração do capital tem por objetivo a expansão da acumulação e lucro da sua dinâmica de reprodução expandida, através dos processos violentos de espoliação sobre o espaço, a exemplo da invasão de terras indígenas para exploração de minérios para exportação, ou mesmo as lutas na disputa pelo controle e domínio de territórios por meio de guerras, Europa, Oriente Médio etc. O que nos ajuda a compreender as redefinições do mapa geopolítico mundial. A nova forma de expressão do imperialismo capitalista se consolida via coerção ou consenso, nos moldes gramscianos.

É neste cenário em que há crescentes processos privatizações de ativos públicos e bens comuns que acentuam os processos estruturadores de desigualdades sociais e interseccionais de classe, raça, gênero e geracional. É um ambiente de intensos conflitos, de contradições e resistências contra esse sequestro das riquezas naturais nos territórios. E há uma luta em escala global por uma forma menos predatória do capital e/ou anticapitalista, desencadeando, movimentos insurgentes, a exemplos dos Ocupes – Ocupe Wall Street (2011), Ocupe Londres (2012), Ocupe Estelita (2012)<sup>11</sup>, dentre outros.

Destarte, observa-se que é uma nova roupagem que conta com um aparato legal e institucional, sob a anuência do Estado, que também é o promotor da violência ao expropriar as terras dos povos originários; se apropriar dos recursos naturais – água e biodiversidade; promover a biopirataria e a privatização dos bens e serviços públicos, sob a flexibilização das normas de proteção dos bens comuns nos territórios. E a mercantilização das cidades é expressão dessa apropriação e desapossamento com a privatização dos serviços urbanos.

Esta forma de acumulação gera a transferência de ativos públicos para iniciativa privada, promovendo dois processos: 1) a transformação dos meios de vida em subsistência do capital e 2) a despossessão bárbara, ambos assentados na propriedade capitalista. No primeiro, como nos aponta Virgínia Fontes (2018, p. 9, grifos meus), “[...] *os meios sociais de subsistência, ou meios de vida, as condições através das quais os seres asseguravam sua existência, são transformados no processo de expropriação em meios de exploração para o trabalho pelo capital*”. Esse processo só revela a acentuação da apropriação na relação capital-trabalho, da desvinculação do trabalhador/a das condições e meios da produção, e os transforma de produtores em trabalhadores/as assalariados/as, reduzindo sua existência como

---

<sup>11</sup> Cf. Rocha (2015).

trabalhador/a à dependência do mercado para sobreviver, mercantilizando todas as relações no cotidiano da vida social.

Como vimos acima, os preceitos neoliberais em privatizar ativos públicos e coletivos como terra, água, floresta, recursos naturais de uso coletivo para fins privados, entregando-os para especulação das empresas privadas em escala global com o apoio do Estado e instituições multilaterais – Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial, Organização Mundial do Comércio (OMC) –, promovendo a retirada da terra de forma violenta. E, conforme Roy (2014 *apud* HARVEY, 2014c, p. 133, grifos meus), uma forma de “[...] *apossar-se desses ativos e vendê-los como se fossem estoques a empresas privadas é um processo de despossessão bárbara numa escala sem paralelo na história*”.

A acumulação por espoliação tem impactos territoriais em diferentes escalas – local, nacional e global – relacionados à exploração ou expropriação da ação imperialista em sua forma mais perversa, já que se manifesta nas regiões mais periféricas e desiguais geograficamente. Podemos citar as explorações no contexto latino-americano e africano em tornos das disputas dos bens naturais, um exemplo, são os litígios em torno da água (aquífero guarani), petróleo, pedras preciosas, e a própria floresta amazônica.

Neste aspecto a apropriação do espaço para fins de acumulação, expansão e manutenção do lucro capitalista é marcada por contradições e tensões sobre o território, que sob o jugo do sistema de produção-circulação e troca, estrutura e reestrutura a divisão social, sexual e racial do trabalho aos propósitos da acumulação capitalista e tem no espaço geográfico – tempo-espaço situado – os elementos para sua reprodução e recomposição pela mobilidade do capital.

As reflexões de David Harvey (2005) sobre as tendências geopolíticas do capitalismo e a tarefa incessante de análise histórica de situação concreta nos apresenta que:

Continuamente, portanto, o capitalismo se esforça para criar uma paisagem social e física da sua própria imagem, e requisito para suas próprias necessidades em um instante específico do tempo, apenas para solapar, despedaçar e inclusive destruir essa paisagem num instante posterior do tempo. As contradições internas do capitalismo se expressam mediante a formação e re formação incessantes das paisagens geográficas (HARVEY, 2005, p. 150).

É sua estratégia para assegurar e dirimir os problemas de sobreacumulação, liberar para a livre concorrência os ativos e/ou apropriar-se destes a baixo custo, e os utiliza com mecanismo de manutenção da sua capacidade de lucro, reinvestindo, para com isso enfrentar

a sua crise cíclica. Essa, muitas vezes plantada, manipulada de fora para dentro com apoio dos organismos internacionais, e no âmbito interno com o braço estatal, por meio de uma política de austeridade fiscal mais geral. Criando, por fim, uma dependência dos países às principais potências capitalistas, o que ocorre muitas vezes de forma violenta e militarizada.

Em suma, como nos aponta Harvey (2014c), a acumulação por espoliação tem ocorrido via abertura forçada de mercados em todo mundo, mediante pressões institucionais exercidas pelo FMI e OMC, apoiados pelo poder imperialista, a política armamentista e bélica dos Estados Unidos, que atua destruindo qualquer ação dos países que se recusarem a atender aos seus mecanismos intervencionistas. Nesses casos, há coerção violenta àqueles que se negam a adotar seus meios “protecionistas”, e atualmente toma a forma dialogando com os valores neoliberais e neoconservadores.

Como nos aponta Virgínia Fontes (2018, p. 21), “[...] a expropriação, em seus múltiplos sentidos, mantém-se como a base social que constitui a relação capital”. A complexidade da expropriação está centrada na subordinação dos/as trabalhadores/as e, em transformar todas as atividades humanas e os meios de subsistência em configurações mercantis – valor de troca. Há, portanto, uma transformação, a capitalização de serviços e políticas urbanas, como moradia, saúde, educação, terra e transporte, em capital. É sobre umas dessas formas de conversão que trataremos no capítulo 3, como uma das tendências do capital sobre a política urbana e, de forma particular, a relativa ao transporte público.

Ainda, segundo Harvey (2012), as crises de excedente de capital, como mecanismo de gerar novas formas de ciclo de valor, têm como estratégia investimentos na infraestrutura urbana, como: os investimentos em programas habitacionais e na mobilidade urbana que são uma expressão dessa tendência. Os investimentos citados redesenham o espaço urbano e afetam os modos de viver na cidade.

A produção social do espaço urbano ganha novos contornos, especialmente marcados pela mercantilização das cidades, em prol dos megaempreendimentos, cujo objetivo é massificar o consumo, a exemplo da construção de aeroportos, shopping centers, condomínios de luxo, empresariais, dentre outros.

Nestes termos, a cidade como negócio se expande na oferta dos serviços, e como nos aponta Simone Scifoni (2016, p. 30):

[...] é expressão de um novo papel que o espaço urbano adquire no processo de acumulação de capital, em um momento de uma nova economia na qual o setor financeiro-imobiliário passa a ser central. [...]. A reprodução do espaço urbano significa produzir novamente, sob novas formas cada vez mais

lucrativas, destruindo o antigo ambiente construído para construir uma nova paisagem, com novos usos ligados aos setores modernos da economia (SCIFONI, 2016, p. 30).

Como exposto anteriormente, tal processo gera despejos, expulsões das áreas mais valorizadas, gera mobilidade “involuntária”, novos sem-teto, como ocorreu na época dos megaempreendimentos esportivos – Copa do Mundo (2014) e Olimpíadas (2016) – e o desalojamento da população pobre e trabalhadora para áreas ainda mais periféricas das cidades. Emerge um novo e acentuado problema (mudanças e permanências), que é a distância entre a moradia e o destino (local de trabalho, serviços de saúde de alta complexidade, comércio popular, entre outros), que, pelas condições da mobilidade urbana, se tornam mais longa. Há uma distensão da relação tempo-espço, pelos interesses da lógica privatista e de acumulação do capital.

As cidades do século XXI, como espaços sociais e territoriais produzidos pela ação do trabalho humano, são profundamente marcadas por um modelo de urbano, histórica e geograficamente situado, que incide na conformação dos territórios. E, em termos mundiais, sobretudo na América Latina e no Brasil, apresentam alguns problemas semelhantes como: desemprego estrutural; pobreza; precariedade no acesso aos serviços públicos, a água e saneamento; deficiências no transporte e mobilidade urbana; infraestrutura (vias, iluminação) inadequadas; saúde; educação; dentre outros. Porém, com particularidades e singularidades no cotidiano da vida social dos sujeitos e suas articulações interseccionais.

E, nestes termos:

[...] a urbanização do capital pressupõe a capacidade de o poder de classe capitalista dominar o processo urbano. Isso implica a dominação de classe capitalista não apenas sobre os aparelhos do Estado (em particular, as instâncias do poder estatal que administram e governam as condições sociais e infraestruturais nas estruturas territoriais), como também sobre as populações inteiras – seus estilos de vida, sua capacidade de trabalho, seus valores culturais, suas visões de mundo. Não se chega facilmente a esse nível de controle, se é que se chega. A cidade e o processo urbano que a produz são, portanto, importantes esferas de luta política, social e de classe (HARVEY, 2014b, p. 133).

Tais reflexões apontam para tendências que marcam as cidades em nível mundial, e em estreita vinculação com o ciclo de acumulação e reprodução do capital, marcada pelo viés da mercantilização e competitividade. E a implementação deste modelo do norte ao sul global, reservadas as particularidades da formação sócio-histórica e geográfica, apontam para uma

acentuação das desigualdades sociais, degradação ambiental, homogeneização dos empreendimentos.

Alguns autores afirmam que a crise urbana é expressão da crise financeira, a exemplo de Harvey (2012), ou ainda manifestação da política econômica, como Milton Santos (2005) e Ermínia Maricato (2006), demonstrando como a economia e a política se articulam e definem as tendências do desenvolvimento urbano, demarcando as relações sociais na dinâmica urbana. Tal política é expressão de um modelo de investimento financeirista, em que o grande capital, associado aos recursos públicos, promove megaempreendimentos em nome do crescimento econômico da cidade sob os princípios do mercado.

É o que Carlos Vainer (2013) chama de planejamento urbano orientado para o mercado, seguindo a lógica neoliberal:

Sob a égide do Consenso de Washington, a cidade passa a ser investida como espaço direto e sem mediações da valorização e financeirização do capital. Concebidas enquanto empresas em concorrência umas com as outras pela atração de capitais (e eventos, é óbvio), as cidades e os territórios se oferecem no mercado global entregando a capitais cada vez mais móveis (foot loose) [livres] recursos públicos (subsídios, terras, isenções). A guerra fiscal é apenas uma das formas da urbanidade global, que empurra coalizões locais de poder a buscarem articulações em níveis nacional e internacional que assegurem a cada cidade – leia-se, aos capitais e capitalistas localizados – uma inserção, mesmo que subordinada, no mercado global (VAINER, 2013, p. 37-38, grifos do autor).

Desta forma, o sistema de governança e empreendedorismo urbano define o modelo de cidade, a partir da lógica da financeirização e, como alertado por Vainer (2013), por uma inserção subordinada ao mercado global às custas de flexibilização da legislação nacional, numa parceria público-privado, possibilitando mudanças no que é considerado público e avanços do privado nesse âmbito. Com isso, os riscos ficam a cargo da administração pública, que decide sem consulta à sociedade civil, ficando as empresas com o lucro. Portanto, as decisões são processadas pelo alto e contribuem, portanto, para intensificação de modelo privatista e desigual na estruturação física das cidades, mas também nas políticas públicas urbanas.

Há duas conceituações importantes e imbricadas para compreender as expressões metabólicas do capital: o conceito de território, tomando as contribuições de Milton Santos (1988, 2005) e a vida cotidiana inspirada nos aportes lefebvrianos. Os dois conceitos nos permitem ampliar nossas aproximações das inflexões na totalidade social, suas

particularidades e singularidades a partir da vida dos sujeitos e suas vivências territoriais, situadas no espaço-tempo.

Adensando ainda, a partir das contribuições de Maria Helena E. Abreu (2016), entendendo numa perspectiva materialista o território:

Evidenciam sua apreensão como parte do processo de materialização histórica e social da realidade, que compreende a dimensão espacial como dimensão constitutiva das relações sociais. O território, contudo, precisa ser situado como totalidade concreta, permeado por contradições inerentes ao modo de produção capitalista nesta fase histórica, o que consiste na apropriação de elementos da crítica da economia política em relação à produção do espaço. Assim, o território expressa e é atravessado por rebatimentos e transformações do tempo presente (ABREU, 2016, p. 33).

Esta elaboração conceitual na definição de território conflui com as contribuições anteriores e dos autores acima por se tratar de uma abordagem teórica estruturante. E tem no território como espaço social do vivido, na dinâmica socioeconômica, política e cultural, que se revela na cidade, mas também nos bairros, comunidades, favelas, *locus* do cotidiano das relações sociais. Portanto, espaço de vivências atravessadas por desigualdades, diferenças e segregações conectadas às dimensões de classe, raça e gênero.

Santos (1988), ao problematizar o espaço-território como objeto e categoria de análise, chave de leitura, que nos permite depurá-lo, permitindo seu conhecimento sistemático e relacional com a natureza, a sociedade, mediatizada pelas relações de trabalho. O geógrafo destaca ainda, na análise do espaço, a organização espacial, a estrutura territorial e espacial não como sinônimos, mas elementos constitutivos de uma mesma dimensão. Nestes termos:

O espaço deve ser considerado com um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais, objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os animam, sejam a sociedade em movimento. O conteúdo [da sociedade] não é independente, da forma [os objetos geográficos], e cada forma encerra uma fração de conteúdo. O espaço, por conseguinte, é isto: um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento. As formas, pois têm um papel na realização social (SANTOS, 1988, p. 7).

O espaço é corporificado e a sociedade é movimento, que se relacionam dialeticamente. E é sobre esse território, na sua forma geográfica, que incide a estrutura da sociedade, como o seu ciclo de produção e recomposição do capital, globalizando as relações sociais no trabalho. Entretanto, com inflexões singulares sobre o espaço, sejam megalópoles, pequenas e médias cidades. Daí a importância do método crítico dialético e suas categorias – totalidade,

particularidade e singularidade –, para compreendermos que quanto “[...] mais os lugares se mundializam, mais se tornam singulares e específicos, isto é, ‘únicos’” (SANTOS, 1988, p. 10).

De acordo, que o espaço é movimento e mudança, marcado pelas relações sociais – econômica, política, cultural – expressas na e pela intervenção humana, homens e mulheres. Neste sentido, pensar as cidades, sua dinâmica e estrutura, não pode se restringir à paisagem, estrutura física territorial, ou à simples representação de ruas, prédios e monumentos. Ela é a expressão real, material e simbólica, das teias de relações sociais desiguais e da interferência do capital, da ação estatal, com seu sistema ídeo-político de governança e interesses corporativos, que as mercantiliza em meio às reconfigurações do ciclo de acumulação por desapossessão do capital.

A apropriação do espaço urbano, mediado pela especulação fundiária, mercantilização da moradia e dos espaços comuns, marca o território com a lógica do valor. Como nos apresenta Isabel Cristina da Costa Cardoso (2018):

Trata-se de um lado da lógica do valor de uso e da função social da terra e da propriedade e, de outro, da sua subordinação ao valor de troca [...] e ao processo de acumulação e valorização do capital. [...] e conhecer as diferentes formas de apropriação, uso e ocupação da terra, suas tradições e histórias de conflito e resistências nas diversas regiões e nos distintos lugares onde a vida cotidiana da classe trabalhadora [...] se processa a partir do tempo e das necessidades do trabalho, da cultura, das relações familiares e de outras formas de pertencimento social, de moradia, do prazer, das formas de relação com a natureza (CARDOSO, 2018, p. 48-49).

A tendência de mercantilização das cidades, se expressa na sua dinâmica de organização espacial, num contexto de urbanização corporativa, onde há uma influência do processo de especulação na conformação das cidades e dos serviços:

As cidades são grandes porque há especulação e vice-versa; há especulação porque há vazios e vice-versa; porque há vazios as cidades são grandes. O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade. Havendo especulação, há criação mercantil da escassez e acentua-se o problema do acesso à terra e à habitação. Mas o déficit de residências também leva à especulação, e os dois juntos conduzem à periferização da população mais pobre, e de novo, ao aumento do urbano [...] (SANTOS, 2005, p. 106).

Esta lógica e prevalência de urbanização do capital (HARVEY, 2014b) não só define a forma estrutural, socioespacial das cidades, cujo domínio do poder das classes dominantes

não se resume à organização administrativo-financeira, mas também se efetiva no plano ideológico na construção de valores, estilos de vida, concepção de mundo sobre a ocupação deste espaço territorial. E com este se mesclam, se articulam outras formas e perspectivas sociopolíticas, que estruturam as relações sociais de classe, gênero e raça, transformando o acesso à cidade como o ‘não lugar’ para alguns sujeitos políticos, a exemplo das mulheres e negros/as.

O não lugar aqui se refere a uma metáfora por ser uma materialização do espaço urbano concernente a um paradigma da mercantilização, patriarcal e racista que reserva aos corpos do trabalho, pobres e negros como só permitido sua mobilidade urbana em função da vida laboral. Entretanto, destacamos que este também é o lugar da resistência, reconfiguração e provocações para reordenar esse ir e vir de forma que nele também sejam incluídos os corpos dissonantes ao cisheteropatriarcado, e, todavia, as oportunidades de vida na cidade para política, lazer ou simplesmente caminhar, flunar, aproveitando da beleza material e simbólica que o constitui.

Nesta linha de argumentação, Anete Ivo (2010b, p. 30) também nos traz como contribuição:

[...] o “não-lugar” dos cidadãos da periferia no espaço público da cidade. O “não lugar” dessa periferia urbana passa a se constituir num “problema social”, especialmente nos países desenvolvidos, com repúblicas consolidadas, pela perda ou ausência da responsabilidade pública e pelos processos subsequentes de discriminação e segregação (IVO, 2010b, p. 30).

Essa desigual relação na vivência do espaço público se complexifica quando as mulheres pobres, negras e moradoras das periferias urbanas têm como elemento impeditivo e contraditório, a constituição histórica de um espaço urbano, que se ergue em consonância com a lógica da sociedade capitalista, patriarcal e racista. As expressões das desigualdades raciais colocam em questão o mito da democracia racial, uma vez que as precárias condições de vida da população negra nas periferias, territórios de populações tradicionais constituídos por negros e negras que precisaram ocupar as áreas pobres das cidades, herança do período escravocrata, e revelam o racismo ambiental.

Neste sentido, entende-se que o racismo é uma construção social, uma classificação histórica engendrada com a modernidade/colonialidade, que se reconfigura de forma sistêmica no tempo. Portanto, uma categoria relacional, promotora de desigualdades e discriminações, assentada no privilégio da branquitude e na subjugação de grupos sociais, se materializando na vida cotidiana, na economia, política, cultura:

[...] raça é um conceito cujo significado só pode ser recolhido em perspectiva relacional. [...] é uma relação social, o que significa dizer que a raça se manifesta em atos concretos ocorridos no interior de uma estrutura social marcada por conflitos e antagonismos. [...] sob uma perspectiva estrutural, pode ser desdobrado em processo político e processo histórico (ALMEIDA, 2019, p. 52).

Compreendendo a dimensão estrutural do racismo, Lélia Gonzalez (1985, p. 96) afirma que o modelo de acelerada urbanização marcou a sociedade brasileira e revelou um paradigma de modernização conservadora excludente, dependente e que manteve uma massa de trabalhadores/as negros/as, na condição de massa marginal, “[...] confinada nos empregos de menor qualificação e pior remuneração”. O que se revela nas precárias condições de moradia – cortiços, favelas, periferias – em razão da instabilidade na inserção no mercado de trabalho, marcada pela baixa remuneração e desproteção.

Nota-se que os efeitos do modelo de desenvolvimento econômico adotado nos anos de 1960 estão presentes na atualidade, marcada pela expansão urbana, que acentuou polarizações, dicotomias e desigualdades, na relação centro-periferia e vice-versa. Tal estrutura socioeconômica nas cidades expulsou grande parte dos/as trabalhadores/as de seus lugares de trabalho e moradia, inicialmente, das áreas centrais, para morros, favelas e periferias urbanas, que como sabemos são carentes de serviços e infraestrutura – água, transporte, saneamento, terra e moradia adequada.

Cabe aqui um destaque para o debate complexo sobre centro e periferia, periferização e favelização no urbano. A periferia precisa ser analisada não só por sua dimensão geográfica. Entretanto, também, pelas condições de vida materializadas pelo processo de produção e reprodução social articulados à configuração urbana que produziu como parte de um ideário de desenvolvimento colonial e neocolonial a dicotomia centro-periferia e suas derivações simbólicas desenvolvido-sub, e a distribuição territorial por questões econômicas tendo como norte o poder da branquitude, e com isso criminalizando moradores, em sua maioria negros, nos subúrbios, favelas, periferias, comunidades, áreas pobres.

Nesta perspectiva, o termo periferia é assinalado por sentido econômico, político, social e cultural. É em si definido a partir do outro, o hegemônico, e classificado em meio às visões de mundo, um projeto social de cidade que é profundamente classista, sexista e racista. E, por conseguinte, revela em sua dinâmica socioespacial o que é permitido, instituindo processos segregatórios que são ao longo do tempo naturalizados e separados da sua dimensão histórica.

A periferia questiona diariamente a forma social urbana rompendo com essa leitura de um lugar social separado do conjunto da cidade. É expressão contraditória da crise urbana,

dimensão constitutiva de um modelo perverso, segregador, que resulta em espaços urbanos que privilegiam a concentração da terra e a especulação imobiliária e expulsam compulsoriamente as classes populares para áreas dotadas de precária infraestrutura, que, como vimos nas reflexões de Santos (1988, 2005) e Villaça (2011), encarecem o custo de vida da classe trabalhadora pelo deslocamento casa-trabalho.

A dinâmica e constituição da vida urbana acentuou as desigualdades e, como nos aponta Likem Jesus (2021), ao refletir sobre a periferia como conceito crítico, destaca que as periferias são fruto desse modelo rodoviário urbano, que:

[...] foi determinante para a segregação social do espaço, na medida em que impediu que os diferentes estratos sociais sofressem da mesma maneira os efeitos da crise urbana, tendo se garantido as elites áreas de uso exclusivo, livres da deterioração, além de uma apropriação diferenciada dos investimentos públicos (JESUS, 2021, p. 62-63).

Esse processo contribuiu para o crescimento das áreas pobres localizadas no espaço urbano, seja no centro ou nas periferias. Porém, há uma tendência destas áreas ficarem situadas geograficamente nas localidades mais distantes e foram se constituindo como apartadas da cidade, à margem e marginalizadas, uma vez que houve um processo de construção social e representações sinalizadas pela legalidade e controle urbanístico.

Portanto, a periferia como conceito analítico é o desvelamento, não só pelo distanciamento geográfico, mas como lugar social, manifestação da questão social no espaço urbano. Heterogêneo por apresentar diversidades regionais e na mesma região, em meio aos impactos da crise urbana e seus ciclos de recomposição que financeiriza a ocupação das cidades, o direito à vida urbana é mercadoria – moradia, água, luz, transporte.

A periferia é a interpelação sobre as desigualdades de classe, gênero e racial nas cidades. E o faz em toda a sua complexidade, seja traduzindo em números, seja na análise que os dados revelam destas desigualdades em suas particularidades e singularidades, e tendo como ponto de partida a vida cotidiana dos sujeitos sociais, individuais e coletivos, que produzem e se (re)produzem nas cidades.

Parte significativa da população vive segregada no seu território, por questões econômicas, pelas desigualdades impostas pelo sistema de capital, limitando sua existência no usufruto dos espaços das cidades. O que se reflete no cotidiano de contingente considerável da população, que desconhece a cidade em que vive e trabalha. Em nossa compreensão, isto é reflexo das relações sociais de exploração, dominação e subordinação, que estruturam a sociedade capitalista, patriarcal e racista, concretizada pela ideia do “não lugar”, que como

destacamos é também o lugar social e de vivência de resistências cotidianas contra a gentrificação urbana.

Tal padrão desigual, ou nas palavras de Lefebvre (2010), segregatório, impulsiona a produção social de moradia nas periferias, a partir da expulsão dos/as trabalhadores das áreas centrais para os subúrbios, “condizentes” com o seu poder aquisitivo, em um projeto historicamente em curso de higienização dos centros, limitando o acesso da população pobre e negra. É onde, também, se estrutura toda uma rede econômica, comercial e de serviços, promovendo um confinamento territorial e por conseguinte, alheamento sobre a vida nas cidades, além fronteira entre bairros/comunidades.

E nos termos de Villaça (2011), em sendo o espaço urbano, socialmente produzido, faz-se necessário uma análise crítica e articulada da segregação como expressão das múltiplas desigualdades no território:

[...] segregação na análise do espaço urbano de nossas metrópoles, pois a segregação é a mais importante manifestação espacial urbana da desigualdade que impera em nossa sociedade. No caso das metrópoles brasileiras, a segregação urbana tem uma outra característica, condizente com nossa desigualdade: o enorme desnível que existe entre o espaço urbano dos mais ricos e o dos mais pobres. Transferido para o campo do urbano, a premissa dada passa a ter o seguinte enunciado: nenhum aspecto do espaço urbano brasileiro poderá ser jamais explicado/compreendido se não forem consideradas as especificidades da segregação social e econômica que caracteriza nossas metrópoles, cidades grandes e médias (VILLAÇA, 2011, p. 37).

Villaça (2011) nos aponta ainda que, do ponto de vista teórico-metodológico, para se ter uma visão de totalidade social, há a necessidade de analisar a segregação como expressão numa dada região da cidade e, não num bairro ou comunidade, para se ter uma explicação, e não descrição, das suas interrelações, contradições e antagonismos, que se espraiam no território. A fim de compreender o papel da estrutura urbana na reprodução das desigualdades e da dominação nos territórios. E, tendo no processo segregatório, como manifestação das desigualdades - econômicas, sociais, políticas, culturais e ideológicas sob a hegemonia das classes dominantes. Permitindo, com isso, compreender o processo de segregação residencial, de empregos e serviços.

No diálogo com as análises de Silvio Almeida (2019) sobre as implicações do racismo estrutural, notamos que também se materializa na segregação espacial como expressão das desigualdades e da divisão social, racial e espacial dos territórios:

O racismo articula-se com a segregação racial, ou seja, a divisão espacial de raças em localidades específicas – bairros, guetos, bantustões<sup>12</sup>, periferias etc. – e/ou à definição de estabelecimentos comerciais e serviços públicos – como escolas e hospitais – como de frequência exclusiva para membros de determinados grupos raciais [...] (ALMEIDA, 2019, p. 34).

Esses elementos e expressões das desigualdades se concretizam nos territórios, revelando a formação sociopolítica das cidades, em uma definição arquitetônica e territorial que desenha os espaços destinados e construídos com a dotação de melhor infraestrutura e serviços para a classe de melhor poder aquisitivo. As periferias se tornam e se constroem em “quilombos”<sup>13</sup> urbanos, por isso segregados, invisibilizados, criminalizados pela ação do Estado. Porém, elas são um profundo espaço de resistências e insurgências ao racismo estrutural/institucional.

Nesta relação periferias e aquilombamento no espaço urbano, é importante compreender a dimensão sócio-histórica no pós-abolição e o impacto nas condições de vida da população negra recém ‘liberta’, que sem a proteção estatal ficou a cargo de si mesma. A ocupação das áreas pobres urbanas precisa ser analisada do ponto de vista étnico-racial, situada por uma periodização histórica do colonial-imperial para república não linear e um processo transitório que continuou operando o modelo colonial-escravocrata, explorando-dominando os corpos negros que agora estavam dispostos na vida cotidiana das cidades e se alocando em regiões onde fosse possível ofertar sua força de trabalho, mesmo sabendo das desvantagens em relação à população negra.

Esta demarcação teórico-política está associada à invisibilidade nos estudos urbanos do reconhecimento de que os processos de periferização, favelização do urbano, carregam a perversidade do racismo e a invisibilidade histórica da ocupação da população negra em lugares sociais como morros, alagados, encostas, cortiços, pelas precárias condições econômicas, reveladas na situação de moradia, desproteção no trabalho e insegurança alimentar. Soma-se ao processo de criminalização do antes e do agora, lei da vadiagem, genocídio, abordagens policiais que limitam a circulação na vida urbana, e áreas desprovidas da intervenção estatal, salvo em casos de controle policial, permanências.

---

<sup>12</sup> Refere-se à criação de territórios segregados para negros na África do Sul e no Sudoeste Africano (Namíbia), que deu sustentação à política de apartheid, que perdurou do final da década de 1940 até 1994, quando foi posto fim ao sistema de segregação por questões étnicas.

<sup>13</sup> Compreendemos que a experiência dos Quilombos no século XIX, enquanto resistência de negros e negras contra a colônia-escravocrata, e uma formação socioespacial tem a marca do seu tempo e trazia nesta resistência também a preservação da cultura do povo negro sequestrado de África e disperso na travessia transatlântica. “[...] os quilombolas por terem representado, no passado, ameaça ao império, enquanto os favelados se constituíram elementos socialmente indesejáveis, após a instalação da República” (CAMPOS, 2008, s. p.).

Ademais, o uso da expressão aquilobamentos, ao referir-se aos espaços de ocupação, vivências do povo negro, vem sendo uma atualização conceitual feita por intelectuais negros na esteira das elaborações de Lélia Gonzalez, Beatriz Nascimento, para referenciar a resistência cultural, ancestral. Entretanto, também uma recuperação da memória histórica daqueles e daquelas que nos antecederam e formaram, ocuparam espaços sociais para construir modos de vida, territórios de vida que trazem consigo histórias afetivas, como as manifestações culturais, a trajetória africana com a simbologia coletiva dos terreiros que se ressignificam no lugar social das favelas, comunidades majoritariamente ocupadas pela população negra.

Por isso, pensar numa perspectiva interseccional, como recurso teórico metodológico, implica em termos uma análise relacional e de totalidade, para compreender as inflexões destas dimensões das desigualdades, no âmbito das relações sociais de gênero e raça no espaço urbano. Agregamos as reflexões de Sara Granemann (2009, p. 275, grifos meus), quando afirma que “[...] não há como existir um processo social de produção apartado ou oposto à reprodução da vida social; produção e reprodução da vida social são momentos diferenciados de uma mesma forma social”.

Incorporamos a esta leitura da conformação do urbano a categoria das relações sociais de gênero por compreendê-la como valor analítico e histórico fundamental na compreensão das desigualdades estruturais e relações adversas entre as duas categorias de sexo. Relações sociais de gênero como expressão da relação social de dominação de homens sobre as mulheres, e em diálogo com as dimensões do patriarcado que constitui um dos pilares do sistema de exploração-dominação e suas implicações nas condições de vida das mulheres.

Isto posto, a relação social de gênero é também situada no tempo-espaço, é um terreno de conflitos e adversidades neste par contraditório na relação entre as duas categorias de sexo, como unidade e tensão, uno e indivisível, demonstrando que o sujeito deve ser visto nesta visão de totalidade, e que a vivência da sexualidade, o biológico, não pode estar apartada da construção social que a informa.

Desta forma, as três categorias (classe, gênero e raça) sinalizadas como instrumentos teórico-metodológicos, dialogando com as contribuições de duas expoentes na construção do feminismo, Saffioti (2004b) e Collins (2019), serão aqui tratadas de forma articulada como três contradições básicas que são promotoras de desigualdades, discriminações, subjugações, a fim de compreendermos suas determinações sob as condições de existência das mulheres no espaço de vivência laboral e na (re) produção da vida social.

E para compreender as mediações e impactos dos processos de acumulação e expansão capitalista nas condições da classe trabalhadora, em especial na vida das mulheres, recorreremos

ao conceito *lefebvriano* de re-produção das relações sociais de produção, que possibilita a análise crítica sobre a vida cotidiana, chave interpretativa importante para este trabalho.

A re-produção das relações sociais de produção é uma contribuição de Henri Lefebvre de suma importância para avançar nas reflexões acerca das mudanças e reposições do ciclo de acumulação do capital, ou nos termos do autor, da sociedade burocrática de consumo capitalista, que impacta na vida cotidiana.

Como crítico da vida cotidiana, Lefebvre (1973) tem como base das suas reflexões em Karl Marx e sua crítica à sociedade burguesa e ao processo de composição e recomposição do sistema de capital em sua lógica de produção- circulação- distribuição –consumo, englobando a totalidade das relações produção no sistema capitalista. Apresenta como instrumento metodológico o conceito da re-produção, trazida como chave de análise para compreender as implicações deste sistema produção, reprodução social e biológica, numa análise crítica e indissociável da vida cotidiana, produção social do espaço, o urbano, e as relações sociais no desenvolvimento desta sociedade.

O conceito de reprodução total, em Marx (2013), revela a necessidade de sobrevivência do modo e condições da sociedade burguesa no capitalismo, demonstra, ainda, uma relação complexa entre a reprodução do sistema de capital, mas também da reprodução das relações sociais, que à época tinha suas configurações no contexto da acumulação primitiva e capitalismo industrial. Porém, tendo como referências as contribuições marxianas, novas elaborações foram feitas, ampliando reflexões e atualizando-as, tendo por base as configurações do capitalismo contemporâneo, a exemplo dos aportes de David Harvey (2014c) e Henri Lefebvre (1973), esse último centrando suas críticas à vida cotidiana para além de um sistema mimético, mas como gerador da lógica de re-produção capitalista.

Recorrendo às reflexões de Marx (capítulo inédito de *O Capital*), Lefebvre (1973) destaca que as relações de produção também são a reprodução das relações sociais. Para ele, Marx limita-se, neste capítulo, a estabelecer que as relações de produção são “[...] o resultado incessante e renovado” do processo de produção e que a reprodução é também reprodução das relações (LEFEBVRE, 1973, p. 52).

É neste processo de renovação da reprodução ampliada do capital, que Lefebvre (1973) chama a atenção para a esfera da re-produção das relações sociais da produção, tendo no cotidiano o campo do repetitivo, da imitação, que favorece essa reprodução para o sistema do capital, que necessita, material e subjetivamente, da mercantilização da vida para promover sua permanência. Porém, sob o arauto de novidades, quando na verdade reproduz o arcaico,

sob a face de ‘moderno’. A base deste sistema é aparentar “[...] o que parece mudar permanece imutável” (LEFEBVRE, 1973, p. 67).

Desta forma, para Lefebvre (1973) a problemática da re-produção das relações sociais de produção só tardiamente é tomada com centralidade nas obras e análises no campo marxiano. E, como crítico da vida cotidiana, a traz como centralidade para compreender as relações sociais de produção em sua totalidade, suas relações e implicações na dinâmica urbana.

A teoria da produção social do espaço a partir das contribuições de Lefebvre (1973), ao dar centralidade à dimensão da vida cotidiana na prática (práxis) espacial, nos traz uma chave interpretativa vasta ao compreender a sua complexidade, que é material e subjetiva. E é neste espaço, numa triplicidade dialética, toma o cotidiano como atividade criadora no espaço (percebido – concebido- vivido), que dá vida à vivência dos sujeitos na sua relação tempo-espaço, e como este é produzido à luz de modo de produção que se constitui para reprodução por repetição dentro da lógica do sistema de capital.

Assim, nos termos de Lefebvre (1973), o cotidiano não pode ser reduzido à cotidianidade (mimética), mas esta deve ser tomada de forma crítica pela *práxis* – como atividade criadora, inovadora e transformadora. Portanto, é preciso ter na análise da produção capitalista do espaço também sua capacidade de emancipação a partir da prática de resistências dos sujeitos em territórios situados (tempo-espaço) historicamente.

E, nesta linha interpretativa, concordamos com as análises de Isabel Cardoso (2020, p. 65), quando aponta que:

O conhecimento da vida cotidiana, como ensina Lefebvre [1991], é uma chave interpretativa importante para a compreensão da dinâmica de produção social do espaço e reprodução das relações sociais capitalistas enquanto totalidade social. Logo, é no plano da vida cotidiana que as classes sociais vivem e experienciam desigualmente a cidade, os fluxos globais da divisão socioespacial do trabalho, da acumulação e da dominação capitalista, dos conflitos decorrentes deste processo e constroem formas individuais e coletivas de enfrentamento da própria desigualdade. É do encontro entre estas diferentes práticas que se exerce, em diferentes escalas no território que a vida urbana se processa e os sujeitos constroem experiências e representam o sentido de pertencimento às classes sociais e seus modos de vida (CARDOSO, 2020, p. 65).

Neste sentido, ao tomar como referência o conceito de re-produção das relações sociais para o conjunto da nossa análise e no diálogo teórico-metodológico com o conceito de interseccionalidade (que trataremos no capítulo 4), nos balizará para evidenciar as contradições

dos movimentos impostos pela recomposição e os ciclos de expansão do sistema de capital, seu diálogo com as tendências de reorganização do urbano e seus impactos nas cidades.

Henri Lefebvre (1973) faz uma crítica a visão instrumental e funcional do espaço urbano, como restrito a reprodução dos meios de produção – materiais – e para viabilizar o consumo. Para ele essa relação é mais complexa, por se efetuar no cotidiano com a re-produção das relações de produção, que está em diferentes espaços do urbano, como escola, lazer, cultura, em várias dimensões da vida social nas cidades.

E como nos aponta Cardoso (2011, 2016), a produção social do espaço urbano:

[...] é tensionado pelos distintos conteúdos das relações sociais que produzem esta dinâmica socioespacial. É neste sentido que as práticas urbanas capitalistas buscam subordinar os elementos qualitativos do espaço urbano – o uso e valor de uso [...] – aos elementos quantitativos da troca e do valor da troca, típicos da lógica da mercadoria. Assim para Lefebvre (2002) a cidade possui uma dupla centralidade: “lugar de consumo” e consumo de lugar (CARDOSO, 2011, p. 16).

É nestas contradições expressas na vida cotidiana, tomando o urbano como espaço de conflito e contradição, em virtude das formas incessantes de mercantilização e apropriação do uso e ocupação deste espaço, em que se revelam as vivências desiguais e diversas dos sujeitos nas cidades. O conceito de vida cotidiana assume uma dimensão fundamental, como crítica à noção da repetição e normatização rotineira. O cotidiano enquanto dimensão que, por meio da *práxis* como processo de superação-negação e transformação no espaço social, como movimento concreto é espaço de ação e resistência. E neste sentido, interessa-nos debruçarmos sobre uma das questões centrais das reflexões e contribuições lefebvrianas – *onde se reproduzem essas relações?*

## 2.2 DIMENSÕES DA CONFIGURAÇÃO DA SOCIEDADE URBANO-INDUSTRIAL BRASILEIRA NUM CONTEXTO DE CAPITALISMO PERIFÉRICO

Para compreender a particularidade da produção social capitalista num contexto de economia dependente, como a brasileira, tomamos como referência a fase de industrialização acelerada, intensiva, e seus impactos na constituição urbana nacional. Para situar no espaço-tempo, as inflexões no debate contemporâneo da crise urbana são importantes para recorrer à inserção subordinada do Brasil no ciclo de “crescimento” econômico nos anos de 1950, cujo modelo de desenvolvimento urbano tem suas ramificações – mudanças e permanências – em tempos de capitalismo financeirista.

O período sobre o qual debruçamos nossa análise apresenta elementos quanto ao caráter subordinado do Brasil ao sistema mundial da ordem capitalista. É um lapso temporal caracterizado, por Florestan Fernandes (2006), como modernização conservadora, por revelar um tipo de transformação que se deu pelo alto<sup>14</sup>, sem mudanças estruturais, recompondo a correlação de forças entre a fração da burguesia agrária-exportadora e empresarial-industrial.

Destaca-se, ainda, neste período, a implementação de um modelo de industrialização, que acentua a inserção periférica do Brasil no processo de acumulação capitalista internacional, com um forte papel interventor do Estado, buscando favorecer os interesses das frações da classe burguesa, como também da crescente classe trabalhadora urbana.

Para dialogar com essas questões que marcam a particularidade da formação sócio-histórica brasileira, trazemos as contribuições de autores como Ianni (1975), Oliveira (2003); Fernandes (2006) e Gonzalez (2020), que apontam elementos centrais sobre a conformação urbano-industrial e as inflexões no modelo de cidades, com destaque para as contribuições particulares de Lélia Gonzalez sobre a dimensão racial, e que também tem suas expressões nos dias atuais.

Os anos 1950 foram tomados como marco temporal pela intensificação do processo de industrialização brasileira no momento da sua implantação, recompondo a relação entre o Estado, a sociedade e o capital. Um novo padrão de acumulação definiu essa relação entre o capital e o trabalho, em meio às duas fases da industrialização brasileira restringida (pós anos 1930), e pesada (intensifica-se pós anos 1950), como define Sônia Draibe (1985). Assim, nos dedicaremos à fase de ascendência dos investimentos externos para dinamizar a economia e a produção industrial nacional de cariz dependente e uma modernização conservadora.

No entanto, é importante considerar que a fase de expansão e eclosão da sociedade urbano-industrial, dinamizada a partir dos anos 1950, é construída como reflexo do padrão de desenvolvimento adotado, que associou a política de massas aos interesses internos da burguesia nacional e ao capital externo. Ou seja, desencadeia-se um modelo de desenvolvimento associado e dependente, liquidando a ideia de perspectiva nacionalista da época getulista, notadamente no segundo período, de 1951 a 1954.

---

<sup>14</sup> Para Fernandes (2006), em sua clássica obra *A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica*, dentro da ordem capitalista ao longo do desenvolvimento histórico do período colonial à república, trata do processo de autocracia burguesa, que promoveu mudanças sem alterar as relações de poder entre as classes. Porém, reconfigura todo modelo econômico, político, cultural, a fim de assegurar um padrão dependente das demandas do capital externo, com inflexões na dinâmica interna econômica num contexto de alteração de um paradigma agrário em ebulição e um urbano em formação, e que mantém a centralidade no poder das elites, que migram de agroexportadora para urbana-industrial.

Desta forma, já nas primeiras décadas do século XX, a dinâmica urbano-industrial, na sua fase de capitalismo concorrencial, de base agrário-exportadora irrompeu processos políticos, sociais e culturais, que contribuíram para recomposição das forças políticas nacionais – as oligarquias agrárias, os empresários-urbanos, massas de trabalhadores –, criando uma nova vivência urbana tipicamente nacional, com a abertura ao mercado internacional e o acirramento da dicotomia rural-urbano.

As cidades, como parte constitutiva do processo de industrialização e urbanização, e no caso brasileiro, nas primeiras décadas do século XX, veem-se em um crescente e acelerado processo de apropriação privada do uso e ocupação do solo urbano. Além disso, destacam-se intensos conflitos fundiários no espaço urbano e rural; polarização campo-cidade, enquanto expressões dos conflitos de classe e resultado das relações de exploração da sociedade capitalista-colonial-racista.

Tais conflitos são próprios deste sistema assentado na propriedade privada e que influencia a produção social do espaço. Nas análises do Henri Lefebvre (1973) essa disjunção entre a produção e reprodução social, entre campo-cidade, centro-periferia, público-privado, são uma maneira de ocultar as contradições decorrentes do modelo de apropriação privada da produção coletiva e fragmentar a luta de classe.

Como característica deste período, o povo brasileiro “[...] aparece como categoria política fundamental” (IANNI, 1975, p. 13) na conformação da sociedade urbano-industrial. Essa dimensão é constitutiva da organização do espaço nacional como *locus* de disputa política, de tensões e conflitos entre classes e intraclasses, no processo de dominação burguesa, que configura o ingresso do Brasil na fase de desenvolvimento econômico urbano-industrial posterior, que Fernandes (2006) denomina de intensivo.

Para discorrer sobre as configurações da sociedade urbano-industrial, vamos nos localizar numa das fases da industrialização definida por Octávio Ianni (1975, p. 28-29), como a sua terceira etapa, que denomina de “[...] modelo de desenvolvimento associado ou de internacionalização”<sup>15</sup>, marcado por vigoroso investimento do capital externo no setor industrial nos pós 1964, em que pese que suas bases tenham sido gestadas antes, com o Plano de Metas no período de Juscelino Kubitschek (JK).

---

<sup>15</sup> Vale lembrar que Ianni (1975) define três fases/etapas da industrialização: a primeira que compreende a economia colonial, de formação do setor industrial e de base agroexportadora; a segunda desenvolve-se no período de 1930 até 1964, com a diversificação da expansão do setor com o modelo de substituição das importações. E a terceira, com o governo Juscelino Kubitschek (JK), onde o modelo dependente ao capital externo promove uma anulação da política nacionalista em nome da internacionalização.

Ainda segundo o autor:

O Golpe de Estado de 1º de abril de 1964 assinala a transição efetiva para o modelo de desenvolvimento econômico associado. Implica na combinação de empresas brasileiras e estrangeiras com a formação de interdependência econômica, política, cultural e militar na América Latina e nos Estados Unidos (IANNI, 1975, p. 11).

Nas aproximações entre Ianni (1975) e Fernandes (2006), identificamos as chaves interpretativas ao pontuarem a inserção subordinada do Brasil, na fase de eclosão do capitalismo monopolista e a acentuação desta dependência ao capital externo. A implementação deste modelo foi concretizada por iniciativa interna com um conjunto de medidas econômicas, fiscais e tributárias, empréstimos, com anuência e apoio do Estado para esta inserção subordinada e dependente. Uma forma de estimular a iniciativa privada, as empresas nacionais e estrangeiras, tornando-se o grande avalista e dinamizador da economia. Sem dúvida motivado pelos interesses externos das corporações e empresas internacionais ao investirem no mercado brasileiro, transformando-o em eixo-dependente da política global.

Todavia, esse processo deflagra a presença central do Estado como dinamizador da economia, e adota um modelo associado e dependente do capital externo. Além de regulador e executor dos programas de desenvolvimento, como forma de acelerar o crescimento regional e inserir as grandes corporações e multinacionais nas chamadas cidades-polos de desenvolvimento.

No entanto, esta internacionalização sempre esteve presente na dinamização da economia brasileira, subsidiada pelo Estado, nas fases de incentivo ao mercado de exportação e importações, com vista a atender aos interesses de acumulação do mercado mundial. Contudo, nesta etapa a sua presença ocorre de forma mais intensa e com maior controle sobre o mercado interno.

A particularidade desta etapa é que o:

[...] desenvolvimento econômico no Brasil passam a depender amplamente da associação direta e indireta, visível e disfarçada entre capitais nacional e estrangeiros, começa politicamente com o Golpe de Estado de 1º de abril de 1964. Na prática, entretanto, o modelo destinado a associar a internacionalização da economia brasileira já se havia implantado alguns anos antes com o Plano de Metas do Governo Juscelino Kubitschek de Oliveira (1956-1960) (IANNI, 1975, p. 28).

É importante situar o Estado brasileiro, como instrumento dos interesses da burguesia nacional e internacional neste momento da história política e econômica do país. Ele foi o

catalisador e dinamizador da política econômica, numa perspectiva nacionalista e voltada para o mercado agroexportador. A partir dos anos 1950, orienta a política econômica na direção de ampliar as relações e favorecer os interesses do mercado internacional. Participou ativamente da vida nacional, fomentando, colaborando na criação da riqueza nacional e é neste bojo que se situa a criação das grandes empresas estatais (Chesf; Petrobras, Eletrobras etc.) em diálogo com a inserção e fomento aos interesses do mercado externo.

No entanto, esse processo se deu de forma muito rápida na realidade brasileira, uma transição sem transitoriedade, “cinquenta anos em cinco” era o lema do governo Kubitschek. Eram interesses de fora, e nitidamente, proveitos para ampliação do mercado interno no exterior, com a acentuação de uma política econômica dependente, rompendo com a trajetória das políticas nacionalistas. Essa irrupção ou passagem tão rápida ao capitalismo monopolista, nas palavras de Florestan Fernandes (2006), trouxeram consequências drásticas para o Brasil, apesar da elevação desejada da industrialização.

Então:

[...] as consequências e repercussões imediatas da irrupção do capitalismo monopolista na economia brasileira, a situação apresenta muitas analogias com o que ocorreu no passado, tanto da eclosão de um mercado capitalista especificamente moderno em uma economia colonial, quando da irrupção do capitalismo competitivo em uma economia escravista. [...]. O capitalismo monopolista não eclode nas economias periféricas rompendo o seu próprio caminho, como uma força interna irreprimível que destrói estruturas econômicas arcaicas [...], dimensionando e reciclando o que deveria ser preservado e forjando suas próprias estruturas econômicas e extra-econômicas (FERNANDES, 2006, p. 313-314).

A súbita passagem de um modelo de acumulação competitivo para um de caráter monopolista trouxera graves problemas socioeconômicos, e nos ajuda a compreender os diversos elementos que atuam na configuração da sociedade urbano- industrial, onde o velho e o novo a todo tempo se conflitam. Apesar de que, na aparência, à época, com a dinamização da economia e novas oportunidades de emprego, o crescimento de cidades-polo de desenvolvimento ocultava-se a exploração à qual estavam submetidos/as trabalhadores/as.

A industrialização voltada para o mercado externo, para favorecer a lógica de dependência da economia brasileira, no contexto de periferia do capitalismo mundial, gerou no contexto interno processos intensos de desigualdades regionais, produzindo nas palavras de Ianni (1975) um novo colonialismo entre as regiões, com investimentos que produziam a supremacia de um território sobre outro, criando desigualdades sociais que geraram dividas históricas econômicas, sociais, culturais, educacionais e raciais.

Outra dimensão deste modelo concentrador e de internacionalização da economia foi a promoção de um intenso êxodo rural com a falsa ideia de melhores condições oferecidas de trabalho e de vida com o crescimento nas cidades. Na realidade houve um acirramento do antagonismo entre campo-cidade, a intensificação do empobrecimento e a manutenção de relações arcaicas de trabalho, que remetiam aos tempos coloniais-escravistas.

Neste aspecto, as contribuições de Lélia Gonzalez (2020) agregam às análises a dimensão racial e de gênero em suas abordagens sobre a consolidação desse modelo urbano-industrial. A autora destaca que o processo de desenvolvimento urbano nos anos de 1950 e sua expansão até meados dos anos 1970, dinamizou a economia dos setores industrial e automobilístico. Porém, gerou a decadência de algumas áreas, como a têxtil, e afetou de forma particular a população negra, porque o processo de inserção no mercado de trabalho, era ‘seletivo’ e excludente para negros e negras, os jogando para postos de baixa remuneração, precarizando suas condições de vida, dentre elas a moradia.

Em face dessa ampliação, a indústria têxtil entrou num processo de decadência que resultou inclusive no fechamento de muitas fábricas. Com isso, a mulher negra perdeu enquanto operária, apesar de tentar penetrar em outros setores como a indústria de alimentos ou de roupas, onde viria a ser a grande minoria (aqui também o processo de seleção racial favorece muito a operária branca ou ‘morena’ do que negra) (GONZALEZ, 2020, p. 57).

A modernização conservadora em curso, também teve inúmeras repercussões no campo, ao promover o baixo custo dos alimentos, impactando no valor da força de trabalho do campo, como também no valor do produto no mercado externo. Ao rebaixar os preços dos gêneros alimentícios, a fim de garantir a reprodução dos trabalhadores/as nas cidades, gerou processos políticos importantes no campo, com a organização do proletariado rural, exigindo a equiparação da legislação aos trabalhadores do campo e da cidade<sup>16</sup>.

Assim, o elemento determinante do “pacto estruturador” para transição de um ‘novo’ modelo de desenvolvimento econômico, e em profundo diálogo com a geografia política mundial, é a permanência do poder da classe proprietária rural, uma vez que o potencial agroexportador produziu recursos e manteve o projeto de industrialização em ascensão.

---

<sup>16</sup> Não é objetivo deste tópico apresentar os elementos do desenvolvimento capitalista e suas inflexões no campo. Entretanto, é importante registrar que as contradições do sistema de acumulação capitalista no pós-1930 possibilitaram a formação do proletariado rural, como classe, despoitando inúmeras lutas, sobretudo nos anos 1960, em defesa dos direitos dos trabalhadores, tendo por base os direitos previstos na legislação trabalhista, a exemplo das ligas camponesas.

Esse processo manteve as elites brasileiras como parte do sistema e se beneficiando dos ganhos da sua expansão. Com isso, se recompõem as relações de poder, com a nova classe na disputa pela hegemonia na condução do sistema, a dos empresários-industriais, assegurando a inserção do Brasil no ciclo de produção capitalista global, na condição de país dependente e periférico.

Florestan Fernandes (2006) e Francisco Oliveira (2003) apontam que o processo de expansão e mudança no modo de acumulação recompõe e redefine a estrutura das relações internas de poder e de dominação, nesta fase de expansão do capitalismo no Brasil, no interior da burguesia. Neste sentido, Oliveira (2003, p. 63) afirma que:

Ao contrário da revolução burguesa ‘clássica’, a mudança das classes proprietárias pelas novas classes burguesas empresário-industriais não exigirá, no Brasil, uma ruptura total do sistema, não apenas por razões genéticas, mas por razões estruturais. Aqui, passa-se uma crise nas relações externas com o resto do sistema, enquanto modelo ‘clássico’ a crise é na totalidade da economia e da sociedade (OLIVEIRA, 2003, p. 63).

A fase de industrialização intensa, acelerada ou mesmo pesada, nos termos de Fernandes (2006), aporta no cenário urbano inúmeras configurações, que redesenham e reposicionam a dinâmica das cidades, gerando processos crescentes de urbanização/metropolitização, aumento do proletariado urbano e surgimento do setor de serviços nas periferias. E, no seu reverso, a intensificação da exploração da força de trabalho, com a precarização das relações de trabalho, aumento das desigualdades e concentração da renda, periferização, dentre outros.

Esse ‘novo modelo’ de acumulação de base urbano-industrial gera um crescimento nas cidades, sobretudo, naquelas onde se instauravam indústrias, sob o imperativo de que este momento tirava o país do atraso. Com novas regulamentações das relações de trabalho e salariais, diferentes da experiência agrária, impulsiona um fluxo migratório, e esse contingente populacional transforma-se em um ‘exército industrial de reserva’ adequado ao atual ciclo de reprodução do capital, de acumulação capitalista, incidindo no valor da força de trabalho.

É sabido que neste período houve um grande investimento com o apoio do Estado, como instrumento dinamizador da economia, em algumas áreas centrais para impulsionar o setor industrial, como: automobilístico, siderúrgico, naval, mecânica pesada, energia elétrica, cimento, papel e celulose. E aliado às medidas de investimentos em rodovias, portos, como forma de escoamento da produção. Esses investimentos acentuaram a dependência ao capital

externo e a dinamização do mercado interno, com a distribuição da produção em diferentes regiões, como medidas que ampliaram a hegemonia das classes dirigentes brasileiras.

Destaca-se, portanto, que a intervenção do Estado nessas novas regulamentações atende aos interesses do processo de economia dependente, e seu caráter intervencionista apoiando, subsidiando a reprodução do novo modo de acumulação. Nas palavras de Francisco Oliveira (2003, p. 40):

[...] a intervenção do Estado na esfera econômica, operando na regulamentação dos demais fatores, além do trabalho: operando na fixação dos preços, na distribuição de ganhos e perdas entre os diversos estratos ou grupos das classes capitalistas, no gasto fiscal com fins direta ou indiretamente reprodutivos, na esfera da produção com fins de subsídio a outras atividades produtivas. Aqui o seu papel é o de criar as bases para que a acumulação capitalista industrial, no nível das empresas, possa se reproduzir (OLIVEIRA, 2003, p. 40).

Por conseguinte, instaura-se um novo sentido político para as cidades, que passam a ser o centro das decisões estratégicas, o polo dinâmico na nova configuração de acumulação capitalista, simbolicamente, uma insígnia do moderno à luz dos países centrais. Nestes territórios, cidades-chave de desenvolvimento, ocorrem os principais deslocamentos de populações rurais do Norte-Nordeste, geralmente para o eixo Sul-Sudeste, sem qualquer planejamento do ponto de vista da sua infraestrutura. Ao final, a recepção era, apenas, para inserção em precárias condições no mundo do trabalho.

Destarte, o aumento crescente da população urbana promoveu uma reorganização geográfica, uma explosão urbana, territorial. Porém, também algo pouco entendido sobre as causas desse processo de “inchaço” urbano, trazendo o problema para a esfera restrita das consequências do êxodo rural e falta de planejamento das cidades. Deslocando da análise, e que é o centro da reflexão, sobre a adoção de um modelo de desenvolvimento industrial de feições concentradoras, voltado para o mercado externo, promotor de desigualdades.

A produção desordenada das cidades é profundamente articulada aos interesses e necessidades do processo de acumulação capitalista, na fase monopolista, e de intensificação da fase de industrialização brasileira. Gera, nas pequenas cidades, bairros, favelas e vilas operárias, onde se estabeleceram a classe operária e massa de trabalhadores/as, novas dinâmicas de produção e circulação de mercadorias, que permitem a expansão do lucro da sociedade do capital.

Francisco Oliveira (2003) destaca que, no período de expansão e intensificação da industrialização brasileira, o setor de serviços teve grande expansão, por conta das condições

necessárias para reprodução da força de trabalho e do sistema capitalista, desenvolvendo o sistema terciário. Segundo o autor, esta área manteve um crescimento na ordem de 55 a 53% entre 1939 e 1969, enquanto a força de trabalho cresceu de 24 para 38%, e foi o campo que mais absorveu e de forma crescente, essa massa de trabalhadores/as. O realce a essa questão se deve à importância que seu crescimento tem nas periferias urbanas, cuja expansão significava novas oportunidades de trabalho, mesmo que em relações precárias e informais, ao mesmo tempo em que atende à capacidade de consumo destes/as trabalhadores/as e a reprodução do sistema em curso.

O processo de industrialização necessitava do setor de serviços para sua expansão, e este passava a empregar com baixos salários, de modo precário, justamente aqueles/as trabalhadores/as que não conseguiam serem inseridos na indústria e comércio. Lélia Gonzalez (2020) chama a atenção às exigências de escolaridade, somadas à seleção racial, levando ou jogando trabalhadores/as negros/as para a informalidade ou postos de baixa remuneração, e por questões econômicas eram em sua maioria moradores das áreas periféricas, favelas, a satelização da economia capitalista.

O setor se desenvolve e se expande, nas ruas e periferias, com oferta de serviços de uso pessoal, vendas de produtos, surgimento de vendas, mercearias, quitandas, padarias, salão de beleza, oficinas de mecânica, dentre outros, que dinamizam o mercado local e comercializam a custo menor, atendendo ao poder aquisitivo da classe trabalhadora. Além de gerar novas oportunidades de empregos para o chamado “exército industrial de reserva”, revelaram a crescente desigualdade de renda na sociedade brasileira e a ampliação da periferização e favelização, demonstrando na vida cotidiana a dimensão racial na composição desses territórios.

Para Oliveira (2003, p. 69):

[...] são esses setores que funcionam como satélites das populações nucleadas nos subúrbios e, portanto, atendem a populações de baixo poder aquisitivo: por esta forma, os baixos salários dessas populações determinam o nível de ganho desses pequenos-proprietários [...]; na verdade, o baixo nível desses ganhos representa custo de comercialização dos produtos industriais e dos produtos agropecuários que não são postos *fora* dos custos internos de produção e reforçam a acumulação nas unidades centrais do sistema (OLIVEIRA, 2003, p. 69, grifo meu).

Esse processo denota uma particularidade do capitalismo brasileiro no ciclo de expansão que assegura o processo de acumulação e crescimento do setor de serviços de forma horizontal, ou seja, fazendo-o chegar às áreas urbano-periféricas, onde se instalou a população

trabalhadora – entendendo a classe trabalhadora e suas intersecções de sexo e racial –, criando pequenas unidades do sistema que sustentavam a sua reprodução/acumulação.

Os estudos apresentados apontam que, à medida que avançava o processo de industrialização e urbanização das cidades brasileiras, havia, por conseguinte, um aumento crescente das desigualdades, em razão do incremento da exploração da força de trabalho, da ampliação do “exército industrial de reserva”, ou massa sobrando, e na mesma proporção contribuíram para que o campo se transformasse em espaços mais desiguais, devido à concentração de renda e fundiária, o nó da terra na expressão de Ermínia Maricato (2011).

Concordando com as reflexões de Fernandes (2006) acerca dos impactos e repercussões da irrupção do capitalismo monopolista no Brasil, este:

[...] impõe tendências de concentração social da riqueza que não podem ser nem transitórias nem atenuadas com o tempo. Poderá haver uma diluição dos contrastes mais sombrios na distribuição de renda, especialmente quando os assalariados e as classes médias começarem a fazer pressão política, através dos seus sindicatos e de outros meios. Contudo, aquelas tendências irão persistir, contribuindo para preservar e até agravar os fatores internos que tornam a articulação de economias desiguais, a partir de dentro, uma realidade inelutável (FERNANDES, 2006, p. 318-319).

Portanto, uma das expressões deste modelo urbano-industrial intensivo é a exploração que se expressa sobre a força de trabalho e a concentração de renda. Porém, as desigualdades raciais para inserção no mercado de trabalho são ofuscadas deliberadamente por toda perspectiva que se cria em torno do crescimento urbano, que advinha com a industrialização acelerada, mobilizando com isso, uma pretensa melhoria nas condições de vida da classe trabalhadora urbana em relação aos trabalhadores do campo. No entanto, era uma produção seletiva, destinada à classe média, ao funcionalismo público, que à época crescia pelo surgimento das estatais, e à burguesia industrial em ascensão.

À medida que a industrialização intensiva avançava, o custo da força de trabalho se urbanizava e se mercantilizava, o salário-mínimo, que era parâmetro para assegurar o padrão de acumulação capitalista junto às outras categorias, já não mais atendia ao conjunto das necessidades. Com a migração para as cidades, logo as necessidades da reprodução dos trabalhadores pressionam as políticas públicas: de saúde, educação, moradia, alimentação, energia, transporte, entre outras. Dimensão esta que durante algum tempo ficou sob a responsabilidade das famílias e seus provedores. E, muitas dessas necessidades precisavam ser mediadas pela ação do Estado, via subsídio indireto diante das condições precárias de vida econômica e social da classe trabalhadora à época.

Com um cenário político-econômico com altas taxas de inflação, crise do setor industrial, os impactos no valor do salário da classe trabalhadora indicavam os primeiros sinais de esgotamento do modelo, voltado para o consumo da classe trabalhadora, como: indústria têxtil, calçados, alimentação. Sobretudo, nas condições de vida, período em que se intensificou a concentração de renda, e coube aos trabalhadores/as arcar com o custo da crise, desse modo, os salários foram contidos para assegurar as taxas de lucro das empresas-industriais nacionais e estrangeiras.

A implantação deste modelo, gera até meados dos anos de 1960, um contexto sociourbano de profundas desigualdades territoriais. Articulam-se espaços ‘alternativos’ e possíveis de vivência nos territórios para sobreviver às novas expressões e dinâmicas das cidades, nas grandes ocupações urbanas. Dinâmicas marcadas pela expansão e intensificação da industrialização, com a eclosão do capitalismo concorrencial e monopolista. Parte destas populações oriundas do campo se inserem nos diferentes setores da economia formal e informal, nas áreas consideradas referências de desenvolvimento.

Todo esse processo histórico, de fluxo e refluxo no processo de desenvolvimento e crescimento, que culminou na conformação do urbano, também contribuiu para a organização política dos trabalhadores/as. Datam destes períodos, as reivindicações pela organização do sistema de proteção e regulamentação das relações de trabalho; acesso aos direitos e benefícios sociais, que pudessem compor salário indireto; ingresso à saúde, educação, previdência social, assegurados por meio da inserção no mundo do trabalho, nos moldes de uma cidadania regulada<sup>17</sup>.

O período de eclosão do capitalismo monopolista no contexto de economia dependente e periférica brasileira, como novo modo de acumulação e regulação das relações de produção e trabalho, que se impunha de fora para dentro, como parte da política das nações hegemônicas e domínio da geopolítica na América Latina, também não passou ao largo do debate e das experiências socialistas que estavam acontecendo no continente, a exemplo da cubana, em 1959, colocando em questão o modo de acumulação privatista e hegemônico, colonialista, em escala mundial.

Por fim, os estudos e leituras acerca do padrão hegemônico concentrador que marcou a economia capitalista urbano-industrial brasileira dependente, centrada no polo dinamizador das cidades e voltada para o mercado externo, ainda vige em tempos atuais, reposta pelas

---

<sup>17</sup> Conceito usado pelo sociólogo brasileiro Wanderley Guilherme dos Santos (1979) para designar o controle estatal sobre a inserção da classe trabalhadora no mundo do trabalho e organização política sindical, regulando a dinâmica da esfera produtiva e a questão social, no pós-1930,

mutações do ciclo de recomposição do capital, em meio as suas crises cíclicas, herança deste modelo, resultando em concentração e desigualdades regional e intracidades.

O modelo de urbanização industrial, de meados do século XX, teve como desdobramento o crescimento do contingente de trabalhadores/as urbanos. O processo de industrialização substitutiva de importações, gerou a demanda por consumo interno, com a produção de bens duráveis (automóveis, eletrodomésticos) e não duráveis (alimentos, roupas), mesmo que o acesso a tais bens estivesse restrito a determinada classe. O contexto cria uma nova cultura, pautada no padrão de consumo próprios da inserção da classe média nos novos postos de trabalho, mas também pelas “oportunidades”, que a classe trabalhadora passa a ter com os investimentos do capital estrangeiro e expansão da produção em territórios. Porém, criando a ilusão para a sociedade, de que o acesso ao consumo permitiria um novo estilo de vida mais urbano, que passa a sinônimo de ‘moderno’.

O novo padrão de consumo estava aliado à renda, em que a maioria da classe trabalhadora não conseguia ter acesso a bens e serviços, uma vez que o modelo urbano-industrial acentuou a exploração com o baixo custo da mão de obra. E, por conseguinte, revelava as precárias condições de vida desta população, que residia distante dos locais de trabalho em mocambos, cortiços e favelas, dotada de carente infraestrutura urbana – transporte, energia, água, saneamento.

Como nos aponta Evaldo Vieira (1995, p. 61):

Com o crescimento das principais cidades brasileiras, cada vez mais se configurava a triste opção para o trabalhador urbano: morar em favelas sob os morros, mas no centro, bem próximo a seu emprego; ou então despender diariamente quatro a cinco horas, indo para sua ocupação e voltando ao subúrbio, onde residia de modo nem sempre diferente do favelado (VIEIRA, 1995, p. 61).

Essa realidade dos anos 1960, com a estruturação das cidades acentuando as desigualdades territoriais e distanciando a classe trabalhadora das áreas centrais, dotadas de infraestrutura e próximas aos locais de trabalho, promoveu o crescimento do processo de favelização e a expulsão para os bairros mais distantes, periféricos, gerando gasto de tempo excessivo no deslocamento casa-trabalho e em condições precárias. Esse cenário da dinâmica urbana brasileira pode ser apresentado como sinal de permanência em tempos atuais, de

modelo de cidades, cada dia mais predatório e mercantil, marcadas pelo valor de troca e não de uso<sup>18</sup> dos espaços coletivos da cidade.

Passados mais de setenta anos de configuração deste modelo de cidades, hoje, em meio aos avanços tecnológicos, e complexificação da sua base produtiva, a população trabalhadora, reservadas as devidas proporções, padece das mesmas precariedades nas suas condições de vida e de trabalho, pelo empobrecimento e falta de acesso às políticas urbanas – terra, moradia, saneamento, água, transporte – expressos nos déficits – quantitativos e qualitativos – que atingem parte significativa da população e agravada pela articulação interseccional de classe, raça e gênero/sexualidade. O esgotamento deste modelo de acumulação capitalista, centrado na infraestrutura rodoviária mostrou suas contradições nas manifestações de 2013 e na greve dos caminhoneiros em maio de 2018.

Desta forma, podemos destacar que, passados dez anos das manifestações das jornadas de 2013, várias análises críticas dialogaram com as expressões deste fenômeno e apontam para grande expressão nacional e internacional do desvirtuamento dos recursos públicos de áreas essenciais como educação, saúde e o investimento em estádios e arenas para Copa do Mundo, trazendo ao centro a problemática do transporte público, mas com dispersão política e organizativa.

Ocorre que, ao passo que foi um ambiente rico em queixas e reivindicações, por trazer um questionamento na hierarquia na cultura de organização e participação, configurou-se em um celeiro para a entrada de pautas antipartido, antimovimento sindical, antiliderança, antiesquerda, etc., abrindo um flanco mais adiante para apropriação das pautas acima para a direita conservadora e fundamentalista, colaborando quatro anos depois para a ascensão de um candidato da extrema direita ao cargo da Presidência da República.

Adentramos a segunda década do século XXI com uma crise profunda em escala global, crise econômica, social e política com o crescimento de uma onda conservadora fundamentalista, aguçada com a crise sanitária de Covid-19, em 2020, de proporções ainda em estudo, que nos exige interrogar as interfaces que vão do econômico ao ambiental, o que demonstra as fraturas do sistema em curso.

---

<sup>18</sup> Esse debate sobre o valor de uso e troca no espaço territorial tem como referência às análises de cunho marxiana. E de acordo com Isabel Cardoso (2018), também ancoradas nas contribuições de David Harvey (2005), em “A produção capitalista do espaço”, compreende que é de suma importância essa reflexão do ponto de vista teórico-metodológico, a fim de abarcar a relação entre a tríade capital-trabalho-terra e suas inflexões sobre o urbano-agrário-ambiental e suas relações na sociedade capitalista.

Essa crise sanitária e econômica, agudiza o cenário de desemprego, pobreza e fome<sup>19</sup>. Na realidade, a pandemia escancarou as desigualdades socioeconômicas e territoriais, revelando que a maioria da população, que vive ou sobrevive do trabalho formal ou informal, se encontrou em total desproteção pela política estatal, que em nível federal, desregulamentou os direitos em prol de austeridade fiscal.

A pandemia revelou a face mais perversa do capital no Brasil, ao atingir, pela transmissão comunitária, inúmeras pessoas que moram nas periferias urbanas, sem qualquer acesso aos serviços de infraestrutura e essenciais, como água e saneamento. Então, a política do “fique em casa”, não foi para todas as pessoas, especialmente no caso dos/as trabalhadores/as informais. Seguir as regras de proteção sanitária, mesmo com a proteção vacinal, precisa dialogar com as precárias condições de trabalho, habitabilidade, geralmente em regime de coabitação, de racionamento e crise hídrica nacional, com fortes impactos nas periferias urbanas.

Como nos aponta, Ricardo Antunes (2020, p. 184), a “[...] letalidade da pandemia do capital se estampa em sua aguda tragicidade em relação ao trabalho: se forem laborar, contaminam-se; se ficarem em isolamento, não terão recursos mínimos para sobreviver”. É, portanto, nesta impossibilidade de seguir as orientações sanitárias que a pandemia de Covid-19 atinge as pessoas de forma distinta.

Essa dimensão é corroborada nas análises de David Harvey (2020, p. 21), que afirma:

[...] hoje as diferenças de classe e os efeitos e impactos sociais contam uma história diferente. Os impactos econômicos e sociais são filtrados através de discriminações “costumeiras” que estão evidentes em todos os lugares. Para começar, a força de trabalho que se espera que cuide dos números crescentes de doentes é tipicamente altamente sexista, racializada e etnizada na maioria das partes do mundo (HARVEY, 2020, p. 21).

Desta forma, há diferenças na classe trabalhadora, entre aqueles e aquelas que podem ficar em casa realizando o trabalho de forma remota e os que precisam sair por exercer

---

<sup>19</sup> Com a pandemia, o Brasil voltou ao mapa da fome e estudos apontam que esta atinge regiões como o norte e nordeste, que por processos históricos de desinvestimentos e desigualdades regionais, concentram o maior número de população negra e pobre. E, corroboram com esta questão do estudo da Rede Brasileira de Pesquisa em Soberania e Segurança Alimentar e Nutricional – Rede Pessan – em que no contexto da pandemia mais de “[...] 19 milhões de brasileiros passaram fome em 2020, e mais da metade dos domicílios [cerca de 117 milhões de pessoas] no país enfrentou algum grau de insegurança alimentar” (GANDRA, 2021, s. p.). Destes números, no norte e nordeste atinge 18,1% e 13,8%, dos domicílios, respectivamente, contra menos de 7% nas demais regiões do país. Ao final de 2022, somavam mais de 33 milhões de brasileiros/as que passam fome no Brasil, um aumento de 14 milhões nos últimos dois anos (GANDRA, 2021).

atividade considerada essencial; os que têm trabalho informal e necessitam ir em busca de sua sobrevivência, por estarem na ocasião desprotegidos. Muitos/as trabalhadores/as, nesse contexto de crise sanitária e econômica, passaram a compor a cifra de milhões de desempregados/as, ou, ainda, submeterem-se às medidas de socorro às empresas pelo governo federal, com impacto no valor do trabalho, rebaixando o seu rendimento, em média uma redução salarial de 85% a 70% do valor base, sob a justificativa de redução das horas de trabalho na pandemia. Medida essa, infelizmente embasada com a reforma trabalhista (2017).

Várias análises sobre o trabalho “*home office*” em tempos de pandemia e as contradições e antagonismos que escondem em termos de precarização e exploração se apresentam nesse momento. O SOS Corpo (2020) traz, como chave-de-leitura, o fato que tal modalidade de trabalho revela:

[...] por trás da “praticidade” desta nova forma de trabalho, é a realidade da grande parte da classe trabalhadora que não pode trabalhar em casa. Seja por estarem em serviços que precisam do esforço físico para serem realizados, como o das(os) trabalhadoras(es) domésticas(os), da limpeza urbana, trabalhadoras(es) informais, da construção civil, dos demais serviços tidos como essenciais e trabalhadores das linhas de produção das grandes indústrias, que ao contrário de seus chefes e CEOs [diretor executivo], estão mantendo a máquina econômica em pleno funcionamento. Sejam aquelas e aqueles que só conseguem uma fonte de renda por venderem sua mão de obra em trabalhos extremamente precarizados e análogos à escravidão. Estes postos de trabalho têm gênero, raça/etnia e classe social definidos, sendo majoritariamente preenchidos por uma classe trabalhadora mais empobrecida, negra, periférica e migrante (SOS CORPO, 2020, s. p.).

Portanto, a crise econômica, agravada pela pandemia do Coronavírus tem forte impacto na produção e reprodução social para a classe que vive do trabalho, com suas expressões perversas das desigualdades: de classe, gênero e raça. Grande parte destes trabalhadores/as estão em mobilidade, tendo que circular pela cidade e se submeter aos riscos de contágio, por conta da manutenção das mesmas práticas existentes antes do Coronavírus, desconsiderando a necessidade de distanciamento social.

Esses elementos nos situam sobre as inflexões históricas de uma conjuntura política que tem impactos no processo de investigação e elaboração desta tese, destacando como o processo em curso, com seus reflexos em razão da crise sanitária, já em fase de controle epidemiológico, produziu sequelas na vida das pessoas, na classe que vive do trabalho em diferentes dimensões. E o espaço urbano expressou essa desigualdade ao ser a população pobre, negra e mulheres as maiores afetadas com o contexto da pandemia. Seja pela opção do governo em exercício (2019- 2022), seja pela complexidade e fragilidade da política urbana

que revelou o estrangulamento do modelo de mobilidade e transporte coletivo, e como veremos no capítulo seguinte, dialoga sobre maneira com a adoção de uma política econômica e urbana que sucateia e mercantiliza as cidades.

A análise sobre as tendências estruturais do sistema capitalista nos dá chaves de leitura para seguir na exposição e adentrar na particularidade da conformação da questão social urbana, da política urbana, enquanto luta política e resistências para afirmação do paradigma do direito à cidade, num movimento dialético e antagônico entre as forças políticas na instauração de um novo tempo do processo de industrialização nacional, e ao mesmo tempo desafiante no que diz respeito a visibilidade e demandas dos sujeitos políticos, sobretudo as mulheres em suas lutas nos territórios.

### 3 DIREITO À CIDADE E À MOBILIDADE URBANA: TENDÊNCIAS E CONTRADIÇÕES NA CIDADE DO CAPITAL-COLONIAL RACISTA

#### 3.1 A LUTA URBANA E O DIREITO À CIDADE

O objetivo deste capítulo é trazer elementos para nossa análise sobre a constituição da política urbana na dinâmica da formação sócio-histórica brasileira, com destaque para a política de transporte e mobilidade urbana, e sua particularidade na realidade da cidade do Recife. Aponta ainda as tendências e conexões deste modelo urbano de acumulação do excedente do capital na sua estruturação, e que apresenta uma relação de mercantilização dos serviços e políticas sociais urbanas e, por conseguinte, uma fragilidade na efetividade do princípio do direito à cidade e à vida urbana.

Em diálogo com o nosso percurso de análise e para compreendermos a estruturação da política urbana nos últimos sessenta anos na realidade brasileira, decorrente da luta social, destacamos o fenômeno urbano em profunda ebulição nos marcos da recomposição do ciclo de expansão capitalista. Sobretudo, num contexto de desenvolvimento periférico em que as expressões urbanas se espalham com o processo de industrialização, se instalam e se implantam nos centros urbanos, mas também fora das cidades, aos arredores, se posicionando em áreas próximas que lhes possam favorecer com fontes de energias (rios, florestas), meios de transporte para escoamento da produção (rios, estradas, ferrovias) e lhes forneçam matérias-primas e humanas a baixo custo. Numa tendência, como nos aponta Lefebvre, citando Marx, “[...] as concentrações urbanas acompanharam as concentrações de capitais” (LEFEBVRE, 2001, p. 15).

A realidade desse modelo urbano decorrente do processo de industrialização no século XX, e gerador de um desenvolvimento nas cidades, desigual e combinado<sup>20</sup>, colocando em xeque, na particularidade da questão social urbana, os limites no acesso às políticas públicas setoriais urbanas (moradia, acesso à terra urbanizada, transporte e mobilidade, saneamento ambiental) pela classe que vive do trabalho<sup>21</sup>, na perspectiva do direito, conforme as

---

<sup>20</sup> Termo cunhado por León Trotsky e que nos ajuda na análise acerca das contradições econômicas, sociais, políticas em países capitalistas de inserção subordinada na periferia do capital, a exemplo do Brasil.

<sup>21</sup> Conceito usado por Ricardo Antunes (1999) ao referir-se à totalidade da classe trabalhadora, homens e mulheres, do campo e da cidade, desprovida dos meios de produção e que vendem sua força de trabalho para assegurar a sua reprodução social. Este será o termo que utilizaremos ao longo do texto por compreendermos que abrange o conjunto da classe trabalhadora, produtivos e improdutivos, e dialoga com o contexto de precarização da força de trabalho, cenário de desemprego e informalidade, 11,9 milhões e 38,7 milhões – 40,1% da população ocupada,

normativas e princípios que o sustenta, nacional e internacionalmente. Todavia, diante de uma conjuntura que redimensiona a premissa do direito social, transformando-o em mercadoria, coloca-se sob ameaça a efetividade e os princípios que norteiam a luta pelo direito à cidade.

E, nestes termos, estudar a cidade, como objeto, implica compreendê-la como centro de conflitos, e ter a “[...] vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos ‘padrões’ que coexistem na cidade” (LEFEBVRE, 2001, p. 22).

Compreendemos o *direito à cidade* como um direito coletivo, nesta acepção entende-se que ele se efetiva em articulação com um conjunto de direitos, no campo da política urbana, e suas inter-relações com outros no campo dos direitos sociais (trabalho, educação, saúde). Estes elementos são vistos numa perspectiva de integralidade e universalidade da política e de acesso aos direitos sociais, e como luta estratégica dos movimentos sociais urbanos na construção de um novo padrão civilizatório, no qual se encontra a luta pelo direito à cidade.

Nas contribuições de Henri Lefebvre (2001), o direito à cidade é o direito à vida urbana, uma nova compreensão para viver essa complexidade, que se revela na vida cotidiana, e expressa-se de forma profundamente revolucionária por se colocar como parâmetro coletivo e questionar a ordem urbana estabelecida a partir dos princípios da individualidade capitalista e liberal. E o direito à cidade [...] só pode ser formulado como *direito à vida urbana*, transformada e renovada (LEFEBVRE, 2001, p. 117-118).

As contribuições de Lefebvre (2001) são recorrentes neste trabalho, por conferirem profundidade ao debate sobre a vida urbana, pois o citado autor formula o conceito de Direito à Cidade em oposição à lógica destrutiva do capital. Assim como David Harvey (2014b), está marcado por disputar significados na ordem metabólica do capital<sup>22</sup>.

Em síntese, a relação entre a cidade, como estrutura social, e o direito à cidade como princípio, um dever ser, é profundamente dialética e marcada por contradições que decorrem das relações sociais interseccionais que se apresentam na vida cotidiana, como dimensão da *práxis* social, da luta social.

Na abordagem lefebvriana, o:

[...] direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: o direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade

---

respectivamente (IBGE, 2022).

<sup>22</sup> Compreendendo a ordem metabólica do capital nos termos do marxista István Mészáros ao analisar a crise estrutural da ordem capitalista em *Para além do capital: rumo a uma teoria da transição* (HARVEY, 2011).

(LEFEBVRE, 2001, p. 134).

E, em sendo a cidade esse lugar da produção-reprodução social, é também uma produção da cidade, como obra-criativa, o é pelas ações histórica das relações sociais, pela ação dos sujeitos-*práxis*. E por isso reproduz relações postas por um sistema de exploração-dominância materializadas no capitalismo, patriarcado e racismo. Tais preocupações são expressões particulares da nossa análise. Ao destacar como a ocupação do espaço da cidade e das cidades, no geral e na sua particularidade, nos ensina a ver-analisar em sua dimensão prático-sensível (material) e construções imateriais e subjetivas, que alijam os sujeitos históricos, e seus corpos políticos, da vivência nas cidades, bem como no seu registro, na memória urbana, da construção social destes sujeitos, a exemplo da população negra e mulheres, povos originários e tradicionais.

E, por entender que o espaço urbano e sua espacialidade são grafados<sup>23</sup> pela dimensão racial, definindo-o ao longo do tempo, compreendemos que a invisibilidade sócio-ideopolítica das lutas dos sujeitos é uma forma de interditar sua vivência e o ir e vir nas cidades. Esta dimensão se expressa nas desigualdades socioespaciais, no acesso à riqueza social e aos bens e equipamentos públicos.

Nestes termos:

Essa organização espaço-temporal das relações sociais delineia que, nos momentos e lugares em que se define o acesso às riquezas que a sociedade produz (acesso à educação, emprego, saúde, conhecimento e seus instrumentos de produção, posições de poder, etc.), as diferenças raciais são mobilizadas na forma de verticalidades e hierarquias, assim produzindo e reproduzindo inequivocamente as desigualdades raciais (SANTOS, 2012, p. 44).

Desta forma, a expressão do racismo e do sexismo na organização espacial se efetiva de forma multidimensional nesta conformação, material e simbolicamente, sendo, portanto, um marcador hierárquico nas relações sociais, se espraiando em várias dimensões da vida social e nas lutas que marcam essa disputa no urbano. E as cidades brasileiras são estes ambientes que reproduzem processos de subalternização da população negra como herança da

---

<sup>23</sup> Termo que refere à grafia do espaço em termos da sua geografia e articuladas as dimensões de classe e racial, sobretudo, produzindo geo-grafias neste território. E como demonstra Renato Emerson dos Santos (2012, p. 60), ao analisar o espaço urbano à luz da dimensão racial destaca que “[...] há grafagens espaciais, entretanto, que são duradouras, perenes, e absolutizam referências de lugares. Estas remetem a outras temporalidades das relações raciais: sejam elas do passado (próximo ou distante), sejam elas de fenômenos que se estendem até o presente, elas produzem geo-grafias – e, aqui, destacamos aquelas no espaço urbano”.

escravidão, que se materializa na segregação e formação de comunidades, bairros, favelas como geradora das desigualdades socioespaciais, mas também de resistências.

Para David Harvey (2014b), o direito à cidade, e o projeto de reforma urbana, do qual é portador, a luta dos movimentos sociais urbanos, põe em questão as estruturas da sociedade hodierna, marcada por relações individuais em detrimento do bem comum, do direito coletivo à cidade.

A disputa pela vida urbana, pelo direito à cidade, vem das reivindicações das ruas, pela movimentação da sociedade. É ao mesmo tempo uma queixa<sup>24</sup> e uma reivindicação nos termos de Lefebvre (2001) e Harvey (2014b). Uma visão utópica, uma nova exigência civilizatória, que se efetiva pelas disputas em confronto sobre a cidade. E é essa disputa que dá concretude à luta pelo direito à cidade, como tarefa política, que consiste em:

[...] imaginar e reconstruir um tipo totalmente novo de cidade a partir do repulsivo caos de um desenfreado capital globalizante urbanizador. Contudo isso não pode ocorrer sem a criação de um vigoroso movimento anticapitalista, cujo objetivo central seja a transformação da vida urbana do nosso cotidiano (HARVEY, 2014b, p. 20).

É importante destacar que o direito à cidade não se efetiva, apenas, pela estruturação de uma institucionalidade normativa e legal, mas por uma luta constante reivindicatória anticapitalista. David Harvey (2014b), na introdução do livro *Direito à Cidade*, ao retomar a obra clássica de Lefebvre neste tema, aponta que a luta pelo Direito à Cidade é uma queixa e uma exigência, um conflito dialético diante de um contexto social que é alienante por mercantilizar várias dimensões da vida cotidiana. O tema, ou a questão do Direito à Cidade, está no centro do debate pelas ações e reivindicações por melhores condições de vida urbana, por moradia, por um transporte público de qualidade, pelo acesso à água, dentre outras. É uma luta real diante da carência e fragilidade na política urbana nacional e local para ampliação do acesso aos serviços públicos urbanos e pelas desigualdades no acesso a estes serviços em um mesmo território, o serviço de transporte é emblemático, como veremos mais adiante.

Concordando com o geógrafo marxista Harvey, estas reivindicações e lutas são muito mais expressivas - como queixas e exigências - por diversos segmentos sociais, seja de forma organizada ou espontânea. E, mesmo considerando a importância das contribuições e o legado

---

<sup>24</sup> Queixa, entendida na análise dos autores, como também uma exigência e “uma resposta a dor existencial de uma crise devastadora da vida cotidiana na cidade. A exigência era, na verdade uma ordem para encarar a crise nos olhos e criar uma vida urbana alternativa que fosse menos alienada, mais significativa e divertida, porém, como sempre em Lefebvre, conflitante e dialética, aberta ao futuro, aos embates [...]” (HARVEY, 2014b, p. 11).

de Lefebvre (2001), do ponto de vista teórico-político e metodológico, há uma luta incessante pelo Direito à cidade, empreendida por muitos sujeitos políticos que não conhecem o valor da sua obra, mas que lhe dão corpo pelas reivindicações (queixas) cotidianamente nas ruas. E o fato é que muitas das pessoas que estão reivindicando melhores condições de vida na cidade sequer ouviram falar das suas contribuições, mas a ideia de que temos direito às condições dignas de viver na cidade é um elo dessa luta – *práxis* – por um novo paradigma, anticapitalista, de cidade ou cidades.

Neste sentido, dentre as suas lições, e mediando com as nossas análises, as expressões fenomênicas da luta urbana na particularidade brasileira, mediante as contribuições de Henri Lefebvre nos trazem inúmeras chaves de leitura para analisar as manifestações da luta pelo direito à cidade à luz das tendências contemporâneas.

Por isso, a ideia da luta pelo direito à cidade nasce das ruas para além da esfera produtiva. A questão é como essa queixa e exigência é respondida por meio da organização política e na análise, e sobre qual perspectiva teórico-metodológica está assentada e dialoga na construção desta disputa contra-hegemônica. No sentido das lições apontadas pelas contribuições dos autores citados anteriormente e do italiano marxista Antonio Gramsci, em suas reflexões sobre hegemonia e intelectual orgânico.

Neste movimento dialético e contraditório da luta por direitos na cidade, reivindicado por diferentes sujeitos, entre eles, também pelo setor empresarial e financeirista, e por parcela da classe trabalhadora, que está ao longo da história segregada desse acesso à cidade e a uma vida urbana digna, disputam em condições desiguais a ocupação e vivência neste espaço desmercantilizando-a.

Essa é uma luta por um projeto de sociedade. E em sendo assim, a maioria das pessoas – trabalhadores/as urbanos/as precarizados/as<sup>25</sup> – que reivindicam o direito à cidade, relacionado à ausência de um ou vários direitos, e por melhores condições de vida urbana para sua reprodução social, tem como uma das lutas incessante, a questão da moradia.

E, por ter força viva no cotidiano de crescente desigualdade socioespacial, tem-se, na ideia da luta pelo direito à cidade, uma perspectiva utópica, uma centelha que nasce das comunidades, assentamentos, becos, das favelas, dentre outros, contra a desigualdade no uso

---

<sup>25</sup> O precariado é a força política reivindicatória na luta pelo DC – a exemplo do movimento insurgente em 2022, o movimento dos trabalhadores sem direitos, com o lançamento nacional em 4 de julho de 2022, com atos (5 de julho) em três capitais, como São Paulo, Recife e Rio de Janeiro (REDAÇÃO, 2022).

e ocupação deste espaço. Não se trata de modismo intelectual, mas é uma luta real – da Comuna de Paris (1871) às jornadas de junho de 2013.

A luta pelo Direito à Cidade é mais ampla do que apenas acessar os serviços de determinada política sob a condução estatal, por mais legítimo que isso seja, diante das necessidades reais, remete a um projeto societário anticapitalista. Na luta urbana, o enfretamento ao déficit habitacional crescente, só para falar de algo muito caro e necessário na vida cotidiana, que é o direito a ter uma casa, um teto de forma digna e segura, tem dimensão estratégica fundante na consolidação dessa compreensão ampliada da luta. Porém, a queixa e a reivindicação necessitam estar organizadas em um projeto político, do contrário, a luta pelo direito à cidade ficará restrita às formas de produção e reprodução do capital, e enredada em suas estratégias de preservar e acumular o excedente, nas formas de mercantilizar a cidade, subvertendo o valor de uso ao valor de troca, abordado no capítulo anterior.

Portanto, a luta pelo Direito à Cidade (DC) deve pautar-se pela luta anticapitalista contra um modelo urbano imposto. O direito à cidade tem como desafio o controle, pela classe que vive do trabalho, sobre o excedente do capital que se materializa na urbanização e na forma de vida urbana. Além disso, é importante considerar, também, o “[...] direito à cidade de configurar pelo estabelecimento do controle democrático sobre a utilização dos excedentes na urbanização” (HARVEY, 2014b, p. 61). E os excedentes do capital referem-se aos grandes projetos urbanos, empreendimentos, exploração do uso da terra, apropriação de reserva e patrimônio natural-ambiental, no incentivo à motorização individual – com concentração para fins privados, que também gera inúmeros entraves na cidade no que tange à mobilidade urbana.

Os grandes empreendimentos urbanos geram uma valorização da terra e a incorporação do excedente na dinâmica urbana produz processos de segregação e periferização das cidades pelo alto custo da terra, do valor dos imóveis, aluguéis, e acarreta de forma destrutiva impactos no meio ambiente com o incentivo à sociedade de consumo – o lugar de consumo e o consumo de lugar (LEFEBVRE, 2001) – dentre eles, a aquisição do transporte individual, com grandes investimentos, sob a proteção estatal, para impulsionar a cadeia automobilística e produzir um esgotamento na forma cotidiana de mobilidade nas cidades, de diferentes escalas geográficas, que revela as desigualdades impostas pelo modelo privatista na arquitetura da mobilidade urbana.

Desta forma, a luta pelo DC deve centrar-se nas formas de controle sobre esse excedente do capital, o que implica uma reformulação deste Estado, e significa o controle democrático pela classe trabalhadora dos bens coletivos, nas palavras de Harvey (2014b). E, como o DC é um campo de disputas de interesses e forças políticas, vemos uma tendência

crecente de sua incorporação pelos proveitos privados, sob a difusão de ideias e narrativas de crescimento econômico, modernização das cidades, ‘preservação ambiental’, sustentabilidade urbana, esta última com imensas contradições a partir de iniciativas construtivas em áreas valorizadas, seja de preservação ambiental ou históricas, com empreendimentos cravados na cidade, e para determinada classe social, de alto poder aquisitivo. Citemos o empreendimento no Cais José Estelita (Recife) sob a condução e negociação entre a Prefeitura do Recife e construtoras, alvo de luta na cidade. Essa disputa gerou o movimento Ocupe Estelita (2012), que se contrapôs ao modelo imposto, privatista-mercantil de urbanização; e o Programa Cidades Sustentáveis – Recife (2022), com aporte de 7 milhões do PNUD<sup>26</sup> e o Sustentabilidade-Mobilidade Urbana, do Itaú.

Como nos apresenta Harvey (2014b), o DC está hoje nas mãos das elites que vêm moldando as intervenções urbanas nas cidades, num crescente processo de gentrificação que implica na intensificação da especulação imobiliária que gera processos segregatórios, de expulsão da população pobre e negra, trabalhadores, de áreas na cidade, remodelando a estrutura urbana para o interesse de intervenção do capital.

Portanto:

O Direito à Cidade como hoje existe, como se constitui atualmente, encontra-se muito mais estreitamente confinado, na maior parte dos casos, nas mãos de uma pequena elite política e econômica com condições de moldar a cidade cada vez mais segundo suas necessidades particulares e seus mais profundos desejos (HARVEY, 2014b, p. 63).

O Direito à Cidade é objeto constante e historicamente situado na luta política, e nas formas de reprodução social no contexto urbano, sendo essa luta o direito de reivindicar algo que está no campo da necessidade social e na construção de um projeto societário de classe. Deste modo, tomando a noção de queixa e exigência, compreendo que a queixa ocorre em função das carências geradas pela precariedade, informalidade do trabalho e mesmo desemprego (precariado) e a ausência de acesso aos serviços adequados à reprodução social da classe que vive do trabalho. E a exigência se refere à cidade como espaço de criatividade, insurgências e luta anticapitalista, com o controle democrático sobre as formas de produção social, seja no mundo do trabalho, seja sobre os excedentes que são apropriados e incorporados na dinâmica e estilo da vida urbana.

---

<sup>26</sup> O Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) é o órgão das Nações Unidas que lida com a promoção do desenvolvimento para erradicação da pobreza no mundo.

Essa forma de analisar o direito à cidade, como princípio político de uma luta que se contrapõe ao instituído, imposto pela dinâmica urbana capitalista, faz toda diferença, uma vez que muitas vezes a abordagem desta é instrumentalizada para uma questão imediata. E os autores supracitados apontam para um novo paradigma de cidade a partir de uma perspectiva contra-hegemônica, e de apropriação coletiva, com maior controle sobre as produções e uso dos excedentes.

Uma dimensão relevante desse debate no âmbito do Direito à Cidade é a sua relação com a apropriação coletiva dos bens comuns urbanos. Não é objeto desta interlocução, mas se coloca no campo dos desafios, frente uma tendência privatista em curso, gerada pelo neoliberalismo, onde políticas públicas urbanas são alvo do mercado, a exemplo da privatização de estatais, aumentando os custos com a reprodução social (em especial: moradia, alimentação, transporte, saúde) em média 19% do rendimento mensal.

Isto posto, o debate sobre o Direito à Cidade amplia sua relevância no século XXI, em razão das disputas políticas no urbano, por um lado, as lutas anticapitalistas por moradia, educação, trabalho, alimentação pela classe que vive do trabalho; e por outro, a classe capitalista que se apropria dos espaços comuns para construção de grandes empreendimentos, a exemplo de condomínios fechados, que privatizam bens naturais – reservas florestais, fontes de água mineral etc., produzindo uma exclusão do coletivo no acesso a esses bens coletivos.

Contudo, esse debate se diferencia em termos do que é espaço público, bens públicos e bens comuns e, sobre essa distinção, Harvey (2014b, p. 143-144) nos diz que:

[...] as qualidades humanas da cidade emergem de nossas práticas nos diversos espaços da cidade, mesmo que eles sejam passíveis de cercamento, controle social e apropriação, tanto pelos interesses privados como pelos públicos-estatais. Há uma distinção importante entre espaços públicos e bens públicos por um lado e, por outro, os comuns. Os espaços e bens públicos urbanos sempre foram uma questão de poder de Estado e administração pública, e esses espaços e bens não constituem necessariamente um comum. Ao longo da história da urbanização, a provisão de espaços públicos e de bens públicos (como saneamento, a saúde pública, a educação etc.) por meio públicos ou privados foi crucial para o desenvolvimento capitalista. Na medida em que as cidades têm sido espaços para vigorosos conflitos e lutas de classes, a administração pública viu-se muitas vezes forçada a suprir os bens públicos [...] a uma classe trabalhadora urbanizada. Embora esses espaços e bens públicos contribuam intensamente para as qualidades dos comuns, faz-se necessária uma ação política por parte dos cidadãos e das pessoas que pretendam apropriar-se deles ou concretizar essas qualidades (HARVEY, 2014b, p. 143-144).

O comum é, portanto, criado como produto da ação coletiva, de homens e mulheres, e pela diversidade de vivências de classe, raça e afetivo-sexuais, nas cidades para ser partilhados por todas as pessoas. Sua preservação passa por intensas ameaças capitalistas, cuja lógica é a do empreendedorismo urbano. Então, praças e ruas são reordenadas em seu perímetro, para a construção de algum empreendimento de grande porte. Geralmente as famílias do entorno são despejadas e as benfeitorias avaliadas aquém do valor real. E, posteriormente, com este investimento há um aumento do custo de vida, já que o empreendimento gera uma valorização financeira do espaço, redefinindo o urbano.

E o que era de uso comum, como praças, ruas, parques, é redimensionado aos interesses do capital. Esse tipo de investimento ou de tendências sobre o urbano, ao invés de ampliar, restringe o acesso à cidade como valor de uso, por meio da mercantilização e na potencialidade da vivência dessa comunalização<sup>27</sup>.

Isso exposto afirma que o sequestro dos comuns ocorre historicamente por meio de desapossamentos, de formas violentas em diferentes dimensões territoriais – campo, cidade, nas águas e florestas – e junto à devastação há também processos que são marcados por tergiversar o uso dos recursos públicos, como o desvio de finalidades, corrupção, sob a prerrogativa de “promover” melhorias socioambientais ou novos bens públicos.

Nestes termos, estão no centro do debate as inúmeras experiências de desvirtuação na política urbana. Isto ocorre quando investimentos públicos que deveriam produzir melhores condições de acesso aos bens públicos e promover acesso coletivo ao comum, como mobilidade urbana, sofrem desvios para atender aos interesses do capital. Promovem em seu entorno outras formas de mercantilizar as cidades, construindo condomínios populares ou de luxo, estimulam o uso do automóvel, em detrimento de uma rede pública de transporte, a exemplo do ocorrido nos investimentos em infraestrutura urbana, para eventos esportivos de dimensões mundiais – Copa do Mundo (2014) e Olimpíadas (2016).

Nas tendências de apropriação dos bens urbanos e comuns pelo capital, há, portanto, a direção da urbanização capitalista que tende, perpetuamente, a destruir a cidade como um comum social, político e habitável. A exploração capitalista se dá sobre o valor trabalho e sobre a terra/território como produção social e coletiva, “[...] a urbanização é a incessante produção de um comum urbano (espaço e bens públicos) que é constantemente apropriada para fins de interesses privados” (HARVEY, 2014b, p. 156).

---

<sup>27</sup> Termo usado em Harvey (2014b).

Essa apropriação que se encontra presente no transporte público e coletivo, campo da política urbana, como bem público e gasto produtivo do Estado, que assim como outras políticas públicas urbanas, mediadas pela ação estatal e em razão da luta de classe, atende a um campo heterogêneo de interesses. Para a classe que vive do trabalho, engajada nos movimentos sociais ou por ação espontânea, exigem a implementação de políticas de transporte público coletivo que promovam melhorias nas condições de vida e circulação na cidade, uma vez que esse se estrutura pela lógica da inserção produtiva.

Os ataques neoliberais na oferta de serviços de bens públicos urbanos, nos últimos quarenta anos, em escala global e na particularidade dos países do norte e sul do planeta, contribuem com o refluxo na produção de políticas urbanas, e o custo com a reprodução social, exemplo do transporte, fica a cargo da classe que vive do trabalho. E, nestes termos o custo com a reprodução social impacta de forma diferente alguns sujeitos e populações dadas as desigualdades sociais e territoriais, intensificadas quando articuladas de forma interseccional às dimensões de classe, raça e gênero.

É, portanto, esta possibilidade do direito à vida urbana que mobiliza diferentes sujeitos políticos, em toda sua diversidade, trabalhadores/as sindicalizados/as, informais, mulheres, sem-teto, população negra, LGBTQIA+<sup>28</sup>, jovens, pessoas idosas/os e com deficiência, dentre outros. Suas diversas experiências na vivência das cidades permitem transformar as queixas (problemas urbanos e reivindicações) em exigências (luta por direitos) por um novo padrão civilizatório, uma nova vida urbana.

E, como a perspectiva do direito à cidade é também um dever ser de vida urbana: o que implica cidades com novas relações sociais e construídas a partir do diálogo e uma concepção de cidade, cuja ênfase seja de cidade para todas as pessoas, por isso, a tônica aqui impressa é feminista e antirracista. E desta forma reinventar a cidade, questionando a que se encontra em curso, marcada pela apropriação privada da riqueza socialmente produzida, pela especulação fundiária, mercantilização dos bens coletivos – bens comuns, e por processos segregatórios reveladores das desigualdades socioeconômicas, políticas e culturais, conectadas às três dimensões contraditórias das desigualdades, e intersseccionalizadas em classe, gênero e raça.

Em síntese, viver o direito à cidade é reinventar a estrutura urbana em curso, é destruí-la criativamente em prol dos interesses coletivos e romper com o sistema de exploração-

---

<sup>28</sup> Lésbicas, Gays, Bissexuais, Travestis, Trans, Queers, Intersex, Pansexual, Assexual, dentre outras dissidências que vão de encontro à normatização do cisheteropatriarcado.

dominação que estrutura a apropriação privada, as desigualdades e a exacerbação do consumo como modo de vida no urbano.

Na cidade do Recife, vivemos essa forma de apropriação privada de apossamento da cidade e a falta de uma ação estruturadora no campo da política urbana, como a ausência de um plano de prevenção de riscos e desastres em áreas de moradias precárias. E trazemos como exemplo o desastre socioambiental, vivido em virtude das fortes chuvas que afetaram a cidade e região metropolitana do Recife, que do final de maio de 2022, início de junho e por todo mês, resultando na morte de 128 pessoas e em 71 mil pessoas desalojadas ou desabrigadas. Dos 185 municípios em PE, 54 foram atingidos pelas chuvas, 37 municípios em situação de emergência (G1 PE, 2022). Esta situação gerou inúmeros impactos na vida da população, em sua maioria pobres, negras, moradores das periferias e morros. Os danos materiais foram: perda de bens materiais – móveis e imóveis. Quanto aos danos subjetivos: mortes e adoecimentos, dentre outros. A precariedade e morosidade da ação estatal, nas três esferas, geraram insatisfação e denúncias, uma vez que muitas famílias contaram, apenas, com as ações de solidariedade da sociedade, fossem individuais, coletivas ou institucionais.

Então, no momento da escrita, vivenciamos um fato que dialoga com as questões do viver à cidade e suas desigualdades. E, passado um mês dessa tragédia ambiental, que só perde para cheia dos anos de 1970, atos, manifestações (MIRANDA, 2022; VERAS, 2022), revoltas, irromperam em vários pontos da cidade e do Estado e por diferentes grupos de pessoas, que foram atingidas pelas chuvas, denunciando a fome, a perda total dos bens, o refluxo nas ações de ajuda e solidariedade, a falta de ação municipal, em meio à recorrência de alagamentos nas ruas e casas em todo período de chuvas. A falta de políticas preventivas e de planejamento urbano, sobretudo em áreas críticas, próximas a encostas dos morros, rios, córregos, e por fim, a falta de critério e a forma seletiva para o acesso ao auxílio chuva pelo Governo do Estado e Municipal, para as pessoas atingidas no valor de R\$ 1.500,00 e R\$ 1.000,00, um montante ofertado em ação colaborativa das gestões, deixou visível a crise urbana na cidade.

Ainda em 2023, o custo desta catástrofe, ainda está na conta da população moradora dessas regiões e as medidas mitigatórias dos entes públicos restam insuficientes para restabelecer a vida cotidiana, a moradia, móveis, equipamentos de uso doméstico, roupas, documentos, entre outros. A experiência com tal catástrofe, por parte da população, e a ausência de políticas públicas imediatas e duradouras para seu enfrentamento, são geradoras das queixas e se transformam em exigências no contexto de caos e crise urbana. Nessa dinâmica, serão capazes de transpor a imediaticidade da sobrevivência e dar o salto em direção à organização política contra a lógica capitalista constitutiva das cidades? Eis o desafio.

### 3.2 A POLÍTICA URBANA – LUTAS E ESTRUTURAÇÃO INSTITUCIONAL: DESAFIOS PARA O DIREITO À CIDADE NA PARTICULARIDADE BRASILEIRA

Para compreender a importância da luta pela reforma urbana na particularidade brasileira é significativo registrar a ação dos movimentos sociais, em pleno contexto de crise democrática, que culminou no golpe civil-militar de 1964. Os princípios políticos que marcaram a luta urbana estavam em diálogo com as reformas de base no Governo João Goulart (1961- 1964), provocando o debate, assim como no âmbito da reforma agrária, em defesa do uso da terra urbana e do cumprimento da sua função social. Todavia, em um período de 21 anos de ditadura militar no Brasil, a política urbana esteve centrada numa visão tecnocrática do planejamento urbano, descorporificada da diversidade da vida dos sujeitos na vivência das cidades. E, por uma tendência liberal, de um conjunto de ações no âmbito da moradia e infraestrutura urbana que protegia a propriedade privada e os interesses da construção civil<sup>29</sup>.

Portanto, no Brasil o movimento pulsante de luta urbana dava sinais de ebulição com a inflação crescente e denunciando o fracasso da política econômica com a ditadura militar, com o *slogan* “fazer o bolo crescer para depois dividir” (Delfin Neto) e o chamado milagre econômico (1967-1974), que não se revelavam em melhores condições de vida para população trabalhadora. Lutas por moradia, creche, saúde, emprego, transporte, terra, educação, dentre outras, explodiam nas principais cidades do país. E, as pressões sociais, com o apoio das Comunidades Eclesiais de Base (CEBs) e novas expressões das lutas sociais, com “novos personagens entrando em cena”<sup>30</sup> e reivindicando direitos e abertura democrática. Esse processo dialoga em muito com o debate sobre o direito à cidade, tendo as ruas e as praças como espaços políticos de criatividade e para promover mudanças.

---

<sup>29</sup> Lucchese e Rossetto (2018) abordam as tendências da política urbana nos 21 anos de ditadura militar (1964-1985) em três períodos em que destacam uma ação estatal que apresentava as seguintes dimensões: a) a política urbana de intervenção na cidade, caracterizando-se pelas grandes ações tendo como carro-chefe a moradia, com a criação do BNH (1964) e obras de infraestrutura urbana – transporte e saneamento; b) a política urbana de intervenções para as cidades com uma centralidade no planejamento urbano tecnocrático e a criação de legislações de dimensões regulatórias para estados e municípios; e c) o Projeto de Lei de desenvolvimento urbano – PL 775/1983, que no processo de reabertura democrática é base pra a criação de um capítulo específico da política urbana, artigos 182 e 183, na Constituição Federal de 1988, e posteriormente para o Estatuto da Cidade, 2001, resgatando toda luta social nos anos de 1960. Esta dimensão apresentada pelas autoras nos indica muitas interlocuções para analisar as inflexões conservadoras pós-golpe de 2016. Um golpe de novo tipo, institucional, parlamentar, judiciário, conservador e midiático, o que reordenou o trato na política urbana em um Ministério do Desenvolvimento Regional, diluindo as ações que estruturam a política urbana – Moradia, Transporte e Mobilidade urbana, Saneamento Ambiental e Planejamento Territorial. Reservada as devidas particulares de tempo-contexto sócio-histórico, forças políticas, a política urbana nos governos militares era tratada no Ministério Extraordinário do Planejamento (LUCCHESI; ROSSETTO, 2018).

<sup>30</sup> Frase alusiva ao livro *Quando novos personagens entram em cena*, de Eder Sader, para analisar a trajetória dos movimentos sociais no contexto da redemocratização no Brasil.

Bonduki (2018, p. 16) aponta que “[...] o termo ‘reforma urbana’ só passou a ser utilizado no âmbito das reformas de base do Governo João Goulart, como uma espécie versão urbana do já consagrado do conceito de reforma agrária”. Sobretudo, com a realização do Seminário de Habitação e Reforma Urbana em 1963<sup>31</sup>, para designar um conjunto de medidas de regulação do mercado de terras e combate à especulação imobiliária, com as chamadas terras ociosas. É um marco na luta urbana e parte destas exigências por uma estrutura estatal no campo da política e planejamento urbano é inspiradora para a luta urbana nas décadas subsequentes.

O termo Direito à Cidade ganha maior visibilidade nos anos 1990-2000, com as aproximações teóricas e críticas no campo da questão social urbana, e as interlocuções entre os movimentos sociais urbanos em espaços internacionais, a exemplo dos Fóruns Sociais Mundiais e Urbanos, em especial os realizados em 2001 e 2004, respectivamente em Porto Alegre e Barcelona, o que resultou em maior visibilidade da luta pela reforma Urbana e o Direito à Cidade, com a construção da Carta Mundial pelo Direito à Cidade (2005), uma concertação entre várias organizações da sociedade civil com atuação na luta urbana, que construíram tal plataforma mundial para o reconhecimento internacional pelos direitos humanos e o direito à cidade (SOUZA, 2005).

Nos últimos vinte anos, a luta social sobre a política urbana galgou novos patamares e a concepção do direito à cidade como direito humano e a política urbana passa a ser objeto da luta social para sua incorporação na ação estatal. A partir de 2003, ampliando o rol das reivindicações da luta política dos movimentos urbanos para sua incorporação na esfera institucional, conferindo “*status*” de política de Estado para esta que, ao longo da história, foi tratada de forma pontual e à mercê dos interesses políticos partidários e das gestões públicas. Destaca-se a criação de uma estrutura institucional – Ministérios das Cidades (MCidades), em 2003, o Conselho Nacional das Cidades (CONCidades), em 2004, e aprovação do Estatuto da Cidade, em 2001 (BRASIL, 2001), que se constituem em resposta aos novos desafios no campo da política pública urbana, como: a construção de uma visão integrada e estruturada na esfera federal, com recursos e planos nacionais no trato da política urbana; a elaboração das políticas e planos de habitação; transporte e mobilidade urbana; saneamento ambiental; planejamento territorial e solo urbano, buscando seguir os avanços no campo dos direitos sociais e na gestão democrática e participativa nas cidades.

---

<sup>31</sup> Para uma análise mais aprofundada das correlações e interesses entre as forças políticas e a disputa de um modelo de planejamento urbano nos idos da ditadura militar, ver Bonduki (2018).

E, por seu turno, a ampliação no campo da gestão democrática das cidades amplia o debate público sobre a construção de políticas para enfrentar os desafios da questão urbana no século XXI, e vinha no compasso da eleição de novos governos democráticos na América Latina, mas também de um ambiente mundial, revelador dos impactos do capitalismo financeiro e do empreendedorismo urbano em contextos nacionais. Ao mesmo tempo, revelando a intensificação das desigualdades com a perspectiva de crescimento das cidades, estudos indicavam a elevação da taxa de urbanização mundial de 65% até 2050, com uma configuração de um planeta favela (DAVIS, 2006).

Destarte, reconhecemos os inúmeros avanços no campo da política urbana, demanda que estava reprimida por mais de quarenta anos, até ser incorporada na vida nacional, por meio de política governamental federal, que orientava as ações de estados e municípios à luz de um “sistema” urbano, integrando as ações de habitação, terra, mobilidade, saneamento como constitutivos da política urbana. Porém, as forças políticas em disputa na constituição e conformação desse urbano, sobretudo, o peso econômico empresarial, provocaram uma regressão de sessenta anos na política urbana.

Neste processo de institucionalização da política nacional de desenvolvimento urbano as contradições e desigualdades de gênero e racial se revelaram pelas dificuldades de participação na estrutura participativa, mas sobretudo no debate teórico-político da ausência na conformação e estruturação das políticas setoriais do quesito raça-cor e gênero. Essa dificuldade estrutural e estruturante na luta urbana abriu um capítulo na história de luta e resistência das mulheres que data dos anos 1980, da luta das mulheres nas periferias por água, luz, creche, transporte, dentre outros, mas se firmou na sistematização de propostas para incidir na construção das políticas urbanas pós-2003, nos quatro ciclos das conferencias das cidades, com um conjunto de debates e formação promovida por organizações, movimentos sociais que integravam o Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU)<sup>32</sup>.

Destaca-se a construção de plataformas feministas pela reforma urbana (2003, 2005), lideradas por militantes feministas e mulheres organizadas dos movimentos nacionais urbanos, organizações da sociedade civil, entidades de classe e núcleos de pesquisa na construção política do FNRU, que colocou no centro do debate as desigualdades e diversidades, regionais, nas relações sociais de gênero e racial na vivência urbana, apresentando um conjunto de proposições que defendia a ampliação dos direitos à moradia, à titularidade da posse da terra com ações afirmativas para assegurar sua autonomia econômica e reprodutiva no

---

<sup>32</sup> Cf. Silva (2014).

enfrentamento às desigualdades na cidade e as inúmeras formas de violência contra as mulheres.

O golpe de 2016 e a eleição de um governo civil-militar-teocrático e conservador lançaram a política urbana nos marcos do debate político e institucional dos anos de 1960, com o fechamento dos canais de diálogo e da gestão democrática participativa. Foram destituídas as conquistas dos doze anos de gestão do governo Lula-Dilma (PT) e o pacto de governabilidade, construído com partidos do campo centro-direita, limitando a efetivação dos preceitos na legislação nacional:

Mas, é preciso compreender que, mesmo com os limites da institucionalidade democrática, do ponto de vista da cultura política da luta por direitos, a política urbana teve seu período de auge na história política brasileira nos anos 2000, resultado da luta do movimento em defesa da reforma urbana desde os anos 1960 e que se materializa a passos lentos e largos pós-constituição de 1988. Alçando a condição de uma política de estado e de governo pós-2003, no primeiro mandato do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, houve vários avanços institucionais e legais com a criação do Ministério das Cidades e Conselho Nacional com vistas a integração dos entes federativos para efetivação de uma política nacional de desenvolvimento urbano, mesmo considerando as dificuldades e limites técnicos-políticos para sua concretização (SILVA, 2020, p. 109-110).

Concordamos com as análises da professora Ermínia Maricato (2011), em *Impasses da política urbana no Brasil*, quando diz que essas questões trazem os limites para avançar na agenda urbana numa perspectiva da justiça social e ambiental, afirmando que:

Acima de tudo, cabe reconhecer que o Governo Lula retomou investimentos em habitação e saneamento após, aproximadamente, 25 anos de descaminhos da administração federal em relação a essas áreas. [...]. Pretende-se apenas ressaltar que a questão urbana ou metropolitana não está entre os avanços do Governo Lula, ao contrário do que pode fazer crer a euforia decorrente da ampliação do mercado imobiliário, das obras e dos empregos. Erros antigos e largamente constatados estão sendo reeditados (MARICATO, 2011, p. 28-29).

Os limites e impasses no âmbito da gestão petista, em parte, decorreram da gestão do Ministério das Cidades nas mãos de partidos sem uma trajetória com a luta urbana, mas afundados em denúncias de corrupção, sobre o uso indevido de recursos com obras superfaturadas, ou mesmo construção de caixas paralelos, com recursos de empreiteiras, para financiamento de campanhas eleitorais, a exemplo do Partido Progressista (PP). No pós-golpe institucional de 2016, já no governo Temer, e associado ao Partido da Social-Democracia

Brasileira (PSDB), emergem os reflexos no sentido e princípios da política urbana, como apontaram a crescente influência e as reconfigurações do neoliberalismo, instrumentalizando a política das cidades para fins dos interesses privados na modelagem desse urbano com tendências a sua crescente mercantilização.

E, com o crescimento conservador-liberal na política brasileira, identifica-se inflexões sobre os ideários que firmam a luta urbana e sua efetivação por meio das políticas urbanas, que foram profundamente analisadas nos dossiês do FNUR (2020 e 2021), destacando a desestruturação da gestão democrática participativa das cidades e das políticas setoriais urbanas, num processo crescente de desinvestimento ancorado nas medidas de austeridade fiscal, pelo governo de Jair Messias Bolsonaro.

Nestes termos, o golpe de 2016 e o resultado das eleições de 2018 promoveram uma mudança, uma guinada à direita, na institucionalidade democrática e, em especial, no campo dos direitos à cidade:

[...] a implementação de uma política urbana progressista, identificada com o ideário da reforma urbana e do direito à cidade sempre encontrou diversas barreiras e muitos entraves, não apenas nos setores conservadores fora do governo, o que já seria esperado, mas na coalizão de poder dentro do governo Lula/Dilma, configurando as bases para o golpe político institucional de 2016, e para inflexão conservadora na política urbana neste contexto. A partir daí o Ministério das Cidades seria ocupado pelo PP (Márcio Fortes de Almeida, Mario Negromonte, Aguinaldo Ribeiro e Gilberto Occhi) e pelo PSD (Gilberto Kassab), partidos que votaram pelo afastamento da presidenta Dilma e pela abertura do processo de impeachment, até que o presidente interino Michel Temer entregasse a pasta para o PSDB, que indicou Bruno Araújo (SANTOS JUNIOR; DINIZ; SAULE JUNIOR, 2020, p. 13).

Entre as características de um governo autoritário, de feições protofascistas (LYRA, 2020), estão: a ofensiva aos espaços institucionais de gestão democrática, a regressão dos direitos sociais, o fechamento dos canais de participação social<sup>33</sup>, a criminalização das lutas sociais, e o acirramento das medidas de austeridade fiscal, com cortes orçamentários na efetivação das políticas sociais urbanas, a privatização das estatais com vistas ao atendimento dos interesses privados. Neste sentido, nos últimos seis anos, vivenciamos a realização dessas medidas em meio ao crescente empobrecimento da população, da classe que vive do trabalho, e as precariedades da vida urbana.

---

<sup>33</sup> Estudo do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap), pelo Núcleo de Democracia e Ação Coletiva, aponta que, na gestão Bolsonaro, 75% dos conselhos e comitês foram extintos ou esvaziados (CEBRAP, 2021).

Mesmo com os avanços na gestão participativa, desde a aprovação da Constituição Federal de 1988, vivenciou-se neste decurso, fragilidades e críticas ao sistema de participação social – conselhos, conferências –, dado o esvaziamento político no cumprimento das deliberações e decisões para um efetivo controle social, a exemplo do Concidades. Neste contexto, vivenciou-se fluxos e refluxos em meio à gestão federal de caráter neodesenvolvimentista (Lula-Dilma), mas com espaço para crítica e debates para definição das estratégias das políticas sociais.

Porém, no período pós-2016, o campo da gestão democrática participativa sofre profundos ataques, e no primeiro ano de governo de Jair Messias Bolsonaro (2019-2022), a institucionalidade democrática e a cultura política da participação social, foram solapadas com destituição de conselhos e comissões no campo das políticas públicas, promovendo o estreitamento de todo um arcabouço da estrutura institucional democrática, até então em curso, ao promover uma reforma administrativa e extinção de conselhos nacionais de políticas públicas por meio de decreto 9.759/2019<sup>34</sup>.

Os ataques promovidos à estrutura participativa tiveram impactos no âmbito da política urbana, destituindo os mecanismos de controle social das políticas, e isso é materializado pelo reordenamento institucional, agravado pelo aniquilamento do Ministério das Cidades e sua localização administrativa no Ministério de Desenvolvimento Regional. Por conseguinte, a extinção do Conselho Nacional das Cidades por meio de decreto, assim como de outros órgãos colegiados, demonstro a aversão do governo a qualquer espaço de controle social, de transparência, óbices ao acesso às informações públicas, contribuindo com a crise de legitimidade no sistema político brasileiro.

Em síntese:

[...] todo este retrocesso tende a ter forte impacto sobre o sistema de participação nas políticas nas cidades, incentivando o fechamento desses canais também nos estados e municípios e a adoção de modelos de gestão antidemocráticos. Com efeito, o Brasil pode retroceder 30 anos em termos de avanços alcançados na transparência, monitoramento e participação social (SANTOS JUNIOR; DINIZ; SAULE JUNIOR, 2020, p. 14).

---

<sup>34</sup> Este decreto extingue vários conselhos nacionais de políticas públicas, como o de Conselho Nacional de Segurança Alimentar (Consea); o Conselho Nacional de Combate à Discriminação e Promoção de Direitos de LGBT; e o Conselho Nacional das Cidades (CONCidades). Promove também o esvaziamento político pelos obstáculos nas medidas de controle social, como o Conselho Nacional dos Direitos das Crianças e Adolescentes (Conanda); o Conselho Nacional da Pessoa com Deficiência (Conade); ou pela redução na composição dos conselhos de representantes da sociedade civil, a exemplo do Conselho Nacional de Meio Ambiente (Conama).

As questões sinalizadas até aqui agravaram-se nos anos de 2020 a 2022, apontando a tendência regressiva com as contrarreformas e ataques aos direitos sociais, dentre eles o da política urbana, ataques e adequações da estrutura estatal aos princípios neoliberais, remetendo-nos à reforma administrativa do Estado no Governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), que promoveu privatizações de estatais, sucateamento das universidades e difundiu uma cultura de criminalização do serviço público, com campanhas negativas de desqualificação e inoperância do setor estatal.

Bem, guardadas as devidas proporções, aguçado pelo conservadorismo político e políticas anti-direitos humanos, o governo Bolsonaro, desestruturou os mecanismos e instâncias de participação social, esvaziando-os, mas criando a pseudoparticipação, sob a prerrogativa de escuta ampla da sociedade, por meio das consultas virtuais, com temas diversos, o que significou “[...] um modelo de gestão baseado em consultas difusas não vinculatórias, ou seja, que não implica em qualquer compromisso do governo com suas manifestações” (PASTI; SANTOS JUNIOR, 2020, p. 46).

No tocante à política urbana, considerando essa tendência consultiva no trato de temas estratégicos pelo governo, é importante citar seu descompromisso ao promover consultas virtuais e, por conseguinte, a aprovação de marcos legais sem qualquer debate aprofundado na sociedade. Como ocorreu com o marco legal e regulatório do saneamento, em 2020, e a sua abertura para privatização dos serviços estaduais e municipais do setor de saneamento básico. Citamos também a consulta por meios digitais para contribuições ao texto final da Carta Brasileira para Cidades Inteligentes, dentre outras medidas, que conforme descrito acima, é um cenário de desestruturação e apagamento da memória da luta social e de espaços para co-gestão participativa.

O referido Marco Legal do Saneamento Básico, aprovado em 2020 pela Lei nº 14.026, de 2020 (BRASIL, 2020a), é um retrocesso na universalização dos serviços neste âmbito, em especial o acesso à água. Com essa aprovação há uma crescente tendência para privatização do setor, a mercantilização da água num contexto de crise hídrica nacional. Somam-se a esse processo os ataques e desfinanciamento de outros campos da política setorial, como: moradia, transporte e meio ambiente, com liberalização do acesso à terra para exploração e grilagem.

Por conseguinte, os impactos e as inflexões conservadoras deste governo não apenas desestruturaram os espaços de participação, mas promoveram ainda a descontinuidade dos programas urbanos, com o desmonte de um conjunto de políticas sociais urbanas. A política habitacional – já com ações limitadas do Programa Minha Casa, Minha Vida – é transformada no programa habitacional Casa Verde e Amarela pela Medida Provisória nº 996, de 2020

(BRASIL, 2020b), com restrições no acesso para população de 0 a 3 salários mínimos, faixa que concentra o maior percentual do déficit quantitativo e qualitativo habitacional – 88% das famílias –, aproximando a produção de novas moradias dos interesses do setor imobiliário, tratando a moradia como ativo financeiro e não como um direito social.

A demanda por moradia está escancarada no aumento da população em situação de rua, especialmente em razão do crescimento do desemprego estrutural e da crise sanitária de 2020. No entanto, no período do confinamento (*lockdown*), moradores de assentamentos e ocupações foram ameaçadas de despejo, afetando cerca de 570 mil pessoas aproximadamente. Razão pela qual resultou na criação de uma Campanha Nacional Despejos Zero, em julho/2020, sendo necessária uma ação jurídica para assegurar a permanência dessas famílias no local de suas moradias, revelando as contradições do sistema e evidenciando a ação estatal de proteção da propriedade privada, em um momento de orientação sanitária do ‘fique em casa’, em plena crise pandêmica.

O quadro geral nos revela as tendências privatistas das políticas urbanas e o avanço do chamado empreendedorismo urbano. Na política nacional de transporte, trânsito e mobilidade urbana, de forma particular, o crescente descaso na implementação das diretrizes da política nacional de mobilidade urbana e o seu desfinanciamento revelam a crescente desigualdade no acesso ao transporte público coletivo, ampliando na pandemia o nó crítico, em diferentes escalas territoriais, como veremos no tópico a seguir.

### 3.3 TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E A MOBILIDADE URBANA NAS CIDADES: TENDÊNCIAS CONSERVADORAS NA GARANTIA DOS DIREITOS

Transcorridos mais de cinquenta anos de consolidação do modelo rodoviário exposto acima de cidades, hoje, em meio aos avanços tecnológicos e complexificação da base produtiva, a população trabalhadora, reservadas as devidas proporções, padece das mesmas precariedades e problemas nas condições de vida, trabalho e locomoção nas cidades, com inúmeras repercussões no cotidiano.

O esgotamento deste modelo centrado na infraestrutura rodoviária, no transporte individual e para escoamento da produção mostrou suas contradições nas jornadas de junho de 2013, em meio aos investimentos em obras para Copa do mundo e aos poucos investimentos no aperfeiçoamento do sistema de mobilidade, diante do alto custo do transporte. Na greve dos caminhoneiros, em maio de 2018, uma reivindicação de base heterogênea, com críticas à alta do dólar sobre o preço do petróleo, que incide nos combustíveis, diesel e seus derivados, sendo

patrocinada pelos donos das empresas contratantes, pelos empresários do agronegócio e pela direita no governo, com a defesa de pautas conservadoras que iam além do problema real rodoviário e o custo do diesel, como a intervenção militar. Ao fim e ao cabo, era uma ação alinhada ao governo e com objetivo de promover a venda da estatal, Petrobras, o que resultou em mais de dez dias com impacto na economia nacional, na circulação de mercadorias e na mobilidade urbana.

Esses dois acontecimentos demonstram a centralidade do modelo rodoviário na vida cotidiana, seja no deslocamento via transporte público, seja para produção, com inflexões na economia nacional. Reafirmam ainda a lógica de uma mobilidade urbana como reflexo de um paradigma de desenvolvimento que contribuiu para conformação de um modelo massificado (mesma estrutura física e logística) de terminais “integrados” e segregador do transporte público coletivo, beneficiando o modelo individual, o uso da propriedade privada do automóvel, em detrimento do transporte coletivo. Basta observar o investimento, ao longo da história, de recursos públicos para readequação da malha rodoviária, corredor da mobilidade, que beneficia o transporte individual, automóvel e motos e empreendimentos imobiliários, empresarial no entorno.

O esgotamento do modelo rodoviário para escoamento da produção e incentivo ao transporte individual entra em crise cinquenta anos depois e revela que:

Este processo é resultado das políticas implementadas pelo estado brasileiro que privilegiam este modal em detrimento do transporte público e dos modais de mobilidade ativa. Embora presente no país há várias décadas, o automóvel –sobretudo antes dos anos 1970 – era visto como artigo de luxo, acessível apenas a famílias de maior renda. Após esse período, sua maior popularização coincide com a deserção da classe média do transporte público – decorrente das vantagens proporcionadas pelo poder público tais como subsídio à indústria automobilística, construção de vias e rodovias, e adoção de facilidades para aquisição desse bem -, tornando-se assim o principal meio de locomoção para este grupo social (SANTOS JUNIOR; DINIZ; SAULE JUNIOR, 2020, p. 43).

Este é um debate necessário sobre o futuro das cidades, mediante a crescente influência da lógica mercantil e financeirista que marca e estrutura o setor de transportes. O que o torna incapaz de atender às demandas de mobilidade na cidade, onde a existência de alta concentração populacional urbana nas metrópoles, majoritariamente pobre, soma-se às desigualdades no acesso aos serviços públicos urbanos que ferem os direitos sociais, especialmente no âmbito do direito à cidade.

As jornadas de junho de 2013 foram emblemáticas na luta pelo transporte público coletivo como direito social, denunciando com grande expressão internacional, a lógica privatista, empresarial e de lucro que norteia o sistema. Desde sua estruturação no formato de consórcios até a definição empresarial do seu funcionamento, com uma lógica de disponibilidade de veículos X passageiros e custo do transporte. Houve inúmeras repercussões na sociedade, por ser uma questão importante e sensível ao cotidiano da classe que vive do trabalho, maior usuária do transporte coletivo urbano, e sobre a qual incidem cerca de 19,6%<sup>35</sup> do orçamento familiar.

As jornadas de 2013 fizeram ecoar a crise urbana existente, revelando a precariedade do sistema de transporte nas regiões metropolitanas, e a profunda relação entre a questão da terra, a especulação imobiliária e o custo da mobilidade no bolso da classe trabalhadora. Não só pela fragilidade na estrutura do sistema de transporte, mas pelo alto valor das tarifas (ônibus, metrô, trens urbanos etc.), e as inúmeras denúncias de corrupção nos processos de concessão pública, problema existente em várias cidades (MARQUES, 2020).

Destarte, a crise urbana, expressa nos problemas da mobilidade, deixa explícito que o estorvo é estrutural: de organização do sistema, financiamento, regulação, controle social e custo da tarifa, complexificada com um processo de inversão de valores, direito social X processo crescente de mercantilização e desestruturação. Por isso, as revoltas foram em mais de 500 cidades, onde se concentram 87% da oferta deste serviço para os usuários, seguido do uso metroviário.

Como nos aponta Isabel Cardoso (2018), as crises e críticas quanto ao modelo de transporte coletivo e à mobilidade urbana, expostas com as Jornadas de junho de 2013, colocam em pauta não só o custo da tarifa “#nãoépelos0,20”, mas a necessidade de melhor estrutura do sistema de transporte e contra a violência policial, uma exigência que também trazia ao centro maior controle social sobre o planejamento urbano das cidades.

E destaca que:

[...] o transporte público de pessoas, que só pode ser compreendida quando articulada aos interesses da cadeia produtiva metalúrgica e automotiva, da cadeia produtiva do petróleo e seus derivados – que sustenta a matriz energética fóssil, altamente poluente do ambiente – e do capital das empresas de comunicação e *marketing* que vendem estilos de vida programados. (MARICATO, 2011 *apud* CARDOSO, 2018, p. 59, grifos meus).

---

<sup>35</sup> Dados produzidos ao final da primeira década do século XXI pela pesquisa de orçamento familiar, ano base 2008-2009 (cf. SANTOS JUNIOR; DINIZ; SAULE JUNIOR, 2020).

É também um modelo pensado para uma parcela da classe trabalhadora, o homem provedor e chefe de família. O objetivo deste trabalho é provocar um novo entendimento sobre as implicações desse modelo para a vida das mulheres, sobretudo as mulheres negras. Por isso, é um trabalho alinhado às perspectivas feministas e do feminismo negro, articulando-as à questão do transporte coletivo, da mobilidade urbana e do deslocamento cotidiano destas mulheres. Tendo essa visão como norte, é possível compreender as complexidades das desigualdades territoriais, de classe, racial e de gênero nas vivências das cidades.

E, nestes termos, concordamos com Isabel Cardoso (2018), quando afirma que a cidade pensada para favorecer o transporte individual só acentua as desigualdades quando a classe trabalhadora de forma geral e, as mulheres em particular, vivenciam tempos e movimentos diferenciados na cidade. Há, portanto, uma experiência pela construção da relação social de gênero, entre a vivência de homens e mulheres no uso do tempo e no espaço-territorial que é total e parcial, diferenciada pela inserção na vida produtiva e reprodutiva.

Aqui entra em debate uma categoria central lefebvriana, que é vida cotidiana e tempo imposto, já que “[...] a fragmentação do espaço urbano é uma fragmentação da experiência do tempo. Quando se divide, se fragmenta, se separa e se vende uma porção do espaço, tais práticas incidem diretamente sobre a relação que se mantém cotidianamente com o tempo” (CARDOSO, 2018, p. 60).

Essa dimensão se conecta com os espaços de vivência territorial e as relações entre a vida produtiva e a reprodução social e de cuidado, sobretudo para as mulheres, em que o tempo da mobilidade é fragmentado na vivência múltipla para deslocamento neste ambiente da cidade de acordo com as demandas e necessidades sociais impostas pela divisão sexual do trabalho e que é diferenciada nesta experiência do tempo-espaço para homens e mulheres.

Porém, aliadas aos problemas do transporte público e coletivo, que deles decorrem, estão as condições em que se dá o deslocamento, como questão-chave. Estudos de origem-destino, apontam que nos últimos dez anos, o tempo médio de deslocamento, aumentou de 38,1 minutos para 43,3 minutos nas regiões metropolitanas, nas maiores cidades como Rio de Janeiro e São Paulo. A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) mostra que este tempo médio aumentou de 47,2 para 50,7 minutos (RODRIGUES, 2016).

Neste sentido, o *tempo-espaço* é elemento fundamental para compreender a dinâmica na organização do espaço urbano voltado para a produtividade, e para o uso e a vivência no território – trabalho, lazer, estudo, participação política – mediados pelo uso do transporte coletivo e/ou pela mobilidade ativa. A utilização do transporte coletivo, para a maioria da população, é a via de acesso à cidade para atender às necessidades de reprodução social da

classe que vive do trabalho, e seus deslocamentos para o trabalho e outras necessidades de mobilidade no território.

Como nos aponta Flávio Villaça (2011), o tempo de deslocamento da população é um dos elementos mais importantes para compreender a organização do espaço urbano. É neste espaço onde:

[...] a disputa pelos tempos de deslocamento como o mais importante fator explicativo da organização do espaço urbano e do papel deste na dominação social que se processa por meio dele. A classe dominante manipula a produção desse espaço, priorizando sempre a otimização dos seus tempos de deslocamento<sup>7</sup>. Para o autor, o tempo de deslocamento se configura como principal elemento explicativo da distribuição das classes sociais nos espaços de nossas cidades (LEITÃO; FERREIRA, 2016, p. 37).

Assim, compreendemos a mobilidade urbana não apenas como a discussão de um modal, o transporte público coletivo, mas trazendo para o debate o seu sentido e centralidade. Harvey (2012, 2013) afirma que a liberdade do direito à cidade, de viver a cidade, e, no caso da mobilidade, do caminhar, do ir e vir, do transitar, de circular na cidade é uma condição de urbanidade e humanidade. Porém, que está se perdendo enquanto o direito de desfrutar, flunar, pela cidade, em razão do processo de mercantilização da vida social, da vulnerabilidade e barbárie, intensificado em tempos de crise urbana.

Desta forma, a mobilidade urbana é um direito social, mecanismo que assegura o ir e vir por toda a parte, atravessada pelos condicionantes interseccionais (de classe, raça e gênero), que estruturam a dinâmica socioespacial. E também integra uma lógica mercantil, mediada pelo sistema de transporte coletivo, estruturado a partir do valor de troca. A passagem é o valor de troca, do ir e vir, e define quem e como se circula na cidade. A passagem, como núcleo da mercantilização do capital, representada pelas grandes empresas de transporte coletivo, determina a circulação do dinheiro e das pessoas na cidade, para ir e vir, simbolizado pelas catracas.

O alto custo do transporte coletivo no orçamento das pessoas usuárias acaba por gerar interdições na circulação, por isso emerge a pauta da campanha tarifa zero<sup>36</sup>, expondo as contradições da mobilidade urbana e as possibilidades com as experiências em curso, em apenas duas cidades brasileiras: Maricá (RJ) e Caucaia<sup>37</sup> (CE). Essas experiências colocam

---

<sup>36</sup> Cf. Dias *et al.* (2021).

<sup>37</sup> “[...] no Brasil, Maricá, no estado do Rio de Janeiro, com mais de 160 mil habitantes, iniciou a transição para a gratuidade em 2013, também como resposta às revoltas de junho, enquanto Caucaia, no Ceará, cidade de mais de 400 mil habitantes, adotou a política em 2021 [...]” (DIAS *et al.*, 2021, s. p.). As experiências apresentam as possibilidades reais de consolidação de um sistema de gratuidade revendo a política de subsídio no setor.

em questão o sistema de financiamento do transporte público, notadamente, em uma das suas modalidades, o ônibus, tendo em vista sua desmercantilização e garantia do direito social.

Ainda em referência ao impacto do custo do transporte sobre a renda da classe que vive do trabalho, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) aponta que “[...] em 6 anos os gastos com transporte público subiram 30% entre as famílias com renda per capita de até meio salário-mínimo. E, entre as famílias com renda maior que oito salários mínimos, a alta foi superior a 15%” (RODRIGUES, 2016, p. 18). Razão pela qual faz reacender o debate sobre o sistema de financiamento, a política de subsídio e o alto custo monetário para a população usuária.

Outro aspecto a considerar, acerca dos rebatimentos do custo do transporte coletivo para a população trabalhadora, é a segregação territorial. Parte significativa da população pobre e negra vive segregada nos territórios, por desigualdades materiais e/ou simbólicas. Ao mesmo tempo, fração considerável da população desconhece a cidade em que vive e trabalha. Isto é reflexo das relações sociais de exploração, dominação e subordinação que estruturam a sociedade capitalista, patriarcal e racista.

O corpo político, como expressão de manifestação e resistência, marcados pelas dimensões de classe, raça e gênero, pode ou não ter a “liberdade” de ir e vir nas cidades. E, isso tem relação com a construção social e os elementos na criação material e imaterial do espaço, da territorialidade, que cria interdições para vivências nas formas de acesso aos serviços e políticas, e tendo “[...] relação direta com a construção e a forma como se estruturam as hierarquias sociais (a colonialidade do poder)” (SANTOS, 2012, p. 48).

A mercantilização e a segregação socioespacial geram despejos<sup>38</sup>, expulsões de áreas mais valorizadas promovendo uma mobilidade “involuntária”, gerando novos sem-teto, como na época dos megaempreendimentos esportivos – Copa do Mundo (2014) e Olimpíadas (2016) – e expulsando a população pobre e trabalhadora para áreas mais periféricas das cidades existentes ou criando-as. Nesta nova reconfiguração e re-produção da paisagem do urbano, na cidade-mercado, são produzidos novos e acentuados problemas (mudanças e permanências) como parte da dinâmica contraditória da cidade, como a crescente massa de sem-teto e moradores/as de rua; a distância entre a moradia, local de trabalho e as condições da mobilidade urbana, num tempo-espaço perdido e expropriado pelos interesses da lógica privatista e de acumulação do capital.

---

<sup>38</sup> O nó da terra, nos termos de Ermínia Maricato (2011).

Nos últimos vinte anos, tendo como marco temporal a criação da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, em 2003, no governo Lula, houve diálogo na construção da luta em defesa do direito ao transporte público, em consonância com os princípios da Constituição Federal (1998) e do Estatuto da Cidade (2001). A ampliação deste debate no CONCidades, resultou na aprovação da Lei nº 12.587/2012 de Política Nacional da Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012). Toda essa estrutura institucional e de regulação, acerca do sistema de transporte público coletivo, teve inúmeros impasses nos estados e municípios pela força do poder econômico e sofreu sucessivos ataques pelos governos (Michel Temer e Jair Bolsonaro) de feição liberal, intensificados no pós- golpe de 2016.

O transporte público<sup>39</sup> teve seu reconhecimento como direito social só em 2015. É preciso que este direito se expresse na mobilidade urbana, em suas diferentes formas e modais, composta pelo tripé trânsito, transporte e acessibilidade. É uma conquista do movimento social urbano que se consolidou com o Estatuto da Cidade (2001), com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) de 2012, compondo o conjunto de marcos e ações que concretizam a perspectiva do direito à cidade, parte constitutiva da luta de classes.

Como vimos no tópico 3.2, há uma desestruturação institucional da política urbana no período entre 2016 e 2022, e incorrendo na mobilidade urbana, no direito social ao transporte público, na acessibilidade das pessoas com deficiência à cidade. O dismantelamento dos canais de interlocução promoveu regressões no campo legal, a exemplo da Medida Provisória 882/2019, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no tocante à composição do Conselho Nacional de Trânsito, órgão vinculado ao Departamento Nacional de Trânsito, (Denatran), retirando deste a capacidade de apreciar os recursos interpostos contra as decisões definidas em instâncias inferiores, que resultem de multas graves em rodovias federais, medida que é analisada como uma forma de contribuir para o aumento da violência no trânsito.

A questão da mobilidade é distinta na capital e em municípios do interior e regiões metropolitanas, embora existam pontos de convergências em decorrência do modelo de urbanidade, existem as diferenças. Neste aspecto, pequenas e médias cidades sofrem pela falta de regulação e crescente informalidade, expondo a população usuária a precariedade e informalidade do setor. É comum nas pequenas cidades a falta de uma política e plano municipal de transporte, trânsito e mobilidade urbana, e uma prevalência do transporte

---

<sup>39</sup> O direito social ao transporte público foi incorporado ao rol do Artigo 6º da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988) e com base na Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012), por meio da Emenda Constitucional nº 90/2015 (BRASIL, 2015) tendo por base o Projeto de Emenda Constitucional nº 74/2013 (BRASIL, 2013), de autoria da Deputada Federal Luiza Erundina (PSB/SP).

alternativo - vans, motos, micro-ônibus. Nesta condição, inúmeras vezes passageiros/as se tornam reféns da decisão dos condutores, ao ter suas paradas alteradas, inclusive em algumas situações para abastecer o veículo (vivenciei várias dessas situações como usuária e moradora de um dos municípios da Região Metropolitana do Recife: Camaragibe).

Em linhas gerais, o que se verifica como tendência é que:

[...] se o automóvel individual foi durante anos a solução para os grupos de maior renda, para os setores de renda mais baixa as saídas são, além das motos e os meios formais de transporte público, já bastante custosos e precarizados, os meios informais, muitas vezes degradados e inseguros. É neste quadro que surge, em muitas cidades, o serviço de mototáxi e proliferam, sobretudo nas periferias, os serviços oferecidos através de vans e kombis, regulares ou não (SANTOS JUNIOR; DINIZ; SAULE JUNIOR, 2020, p. 44).

O que evidencia a lógica privatista, que normatiza o transporte público como expressão do valor de troca e da segregação territorial na cidade. Neste sentido, a perspectiva de direito social e o caráter público do transporte se constituem em desafio e objeto de preocupação da luta política dos movimentos sociais urbanos.

A mobilidade urbana, como se vê, é um campo de disputa, cujo debate sobre as condições de deslocamento das classes sociais ocorre de maneiras distintas, e os problemas como valor das tarifas, superlotação, congestionamentos são vividos de modos também distintos, considerando o gênero e a raça, que foram desnudados em 2020, com a pandemia de Covid-19:

Com a Covid-19, a crise do setor de transporte público e mobilidade urbana se aprofundou dramaticamente, devido à redução das atividades econômicas em decorrência da pandemia, que resultou numa queda vertiginosa de passageiros - entre 60 a 80% na maioria das cidades. As perdas em receitas provocaram um processo dominó de falência de empresas, desemprego de trabalhadores e de degradação dos serviços (MOURA JUNIOR; AFFONSO; PINTO, 2021, p. 106).

Além disso, as medidas de austeridade fiscal contribuíram para a crescente precarização do sistema de transporte público coletivo. Somado aos problemas, como: investimentos no transporte coletivo desproporcional à demanda; congestionamentos; letalidade; aumento gradual do tempo gasto no deslocamento em média 43 minutos; ineficiência e sucateamento do sistema público de transporte; apenas 6% dos municípios brasileiros dispõem de planos municipais, conforme diretrizes da política nacional de

mobilidade urbana, o que indica que a mobilidade agoniza nas grandes, médias e pequenas cidades.

A situação da mobilidade urbana, em seus diferentes modais – a pé, bicicleta, carro, moto, ônibus, metrô, trem – revela sua multidimensionalidade, o que nos exige desvelar a narrativa de que os problemas neste âmbito afetam a todos de forma indistinta. Comprendemos que seu impacto é plural, desigual e diferente, considerando os elementos econômicos e vivência territorial, como também de classe, raça e gênero, uma vez que o tempo gasto em congestionamento em carro e no transporte coletivo – ônibus, metrô, já é em si um indicador de desigualdades.

A mobilidade urbana nas grandes cidades é palco de disputas desde os anos 1970, entre os movimentos sociais urbanos e os empresários do setor de transportes coletivos, e ainda o é, por continuar a existir o monopólio do setor sob a proteção estatal. Como dito anteriormente, a partir de 2013, o tema do transporte coletivo ganha novamente a cena política, apresenta e atualiza sua face e questões pela crescente precarização do setor e, em muitos casos, sucateamentos para fins de privatização, a exemplo do sistema metroviário.

A desigualdade na forma do uso do transporte seja individual, seja coletivo, traz em si a dimensão das relações sociais de classe, racial e de gênero, uma vez que há um incentivo e uma cultura privatista voltada para o consumo do modelo de motorização própria. E, sendo o transporte visto sob essa ótica mercantil, em que o acesso a um carro configura *status* social e patriarcal, portanto, um bem móvel. Isso traz em seu cerne o princípio da propriedade privada e um privilégio pela via econômica que se espalha pela vivência territorial, profundamente segregada.

No entanto, é importante destacar uma mudança no perfil do usuário do transporte público, nas primeiras décadas deste século. Com a adoção do modelo neodesenvolvimentista pelo Estado brasileiro, houve grande investimento no setor automobilístico e de motocicletas, tendo este último um crescimento de 92% em dez anos – 2009-2019 (FREITAS, 2021). Vários são os fatores que resultaram nesse crescimento, como: o aumento real do valor do salário-mínimo até 2016; a agilidade no deslocamento em meio aos congestionamentos nas grandes cidades; a falta de transporte coletivo regular, em determinadas localidades afastadas dos centros urbanos e o crescimento do número de trabalhadores por aplicativo.

Nestes termos, trazemos à nossa interlocução as contribuições de Castelo (2013) ao analisar o modelo neodesenvolvimentista na era Lula/Dilma, gestões do Partido dos Trabalhadores (PT), destacando que a alteração de uma perspectiva de desenvolvimento neoliberal para social-liberal teve suas expressões na América Latina, especialmente no Brasil

a partir de 2008, pela crise externa cíclica do capital em curso, apresentando como tendência na nova ordem da organização sociopolítica para produção da riqueza social um conjunto de medidas que rompem com o modelo neoliberal, das quais salienta:

[...] um pacote de medidas, tais como redução gradual dos juros, aumento do crédito ao consumidor e dos salário mínimo, desonerações fiscais e tributárias e financiamento do capital monopolista nacional via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), teria sido a senha do rompimento com a política neoliberal e adesão dos petistas e seus aliados (PSB e PCdoB, em especial) ao novo desenvolvimentismo (CASTELO, 2013, p. 123).

A nova perspectiva neodesenvolvimentista teve suas influências na política de cooperação externa do Brasil com países da América Latina, numa relação Sul-Sul, aprofundando uma perspectiva econômica financeiricista. E, para assegurar o processo de acumulação do capital, empreendeu movimentos que assegurou via aumento real do salário-mínimo, certamente um investimento que ampliou a capacidade do consumo da classe que vive do trabalho. Porém, também foi um período em que os bancos tiveram maiores lucros devido à política fiscal, com o aumento do crédito para o consumidor.

Portanto, o ‘novo’ desenvolvimento traz como centralidade uma perspectiva liberal-social com a intervenção estatal na economia e na questão social. Esse modelo de ação centralizada no Estado promoveu maiores investimentos para dinamizar a economia em obras de infraestrutura urbana, a exemplo dos programas Minha Casa, Minha Vida, PAC Urbano e megaeventos esportivos, inclusive sob a flexibilização da legislação fiscal, ambiental, tributária para atender aos interesses do capital, sendo o mercado o ordenador desta organização social para produção e acumulação da riqueza.

A desregulação e a destituição de instâncias coletivas para definir as prioridades de investimentos nesta área acentuaram ainda mais as desigualdades no acesso, regional, estadual, e no mesmo território. Com um sistema que opera considerando a dinâmica municipalista e cria para isso uma cadeia de monopólios entre pequenas e médias empresas que atuam, loteando sua logística por determinada região, bairros, numa relação operadora/empresa de transporte/território. Portanto, não podemos descolar a discussão de uma política, plano de transporte e mobilidade do ordenamento territorial urbano.

E, afirmando a complexidade do tema da mobilidade e da grande incidência e disputas do poder empresarial no território, lembremos que ainda nas gestões dos governos Lula/Dilma, para definição geral do Programa Minha Casa, Minha Vida e o Programa de Aceleração do

Crescimento – PAC I e II, os sujeitos priorizados nesta interlocução foram do empresariado, fossem da construção civil, imobiliário e de transporte. E, no campo da mobilidade urbana, a definição dos investimentos para realização de dois eventos esportivos em nível mundial que aconteceram no país com um intervalo de dois anos entre eles – a Copa do Mundo (2014) e as Olimpíadas (2016) – privilegiou a parceria público-privado com inflexões no espaço territorial e nos entornos das obras.

Os discursos baseados no legado para a sociedade, já que os investimentos em infraestrutura seriam a prioridade, não se efetivaram. O que se vivenciou foi um cenário de despejos, relegando famílias a perderem suas moradias e o crescimento do número de pessoas sem-teto, uma vez que as avaliações para indenização subvalorizaram as residências e suas benfeitorias. Com os investimentos nestes territórios, os preços subiram e as famílias não conseguiram adquirir outro imóvel no mesmo local. Além disso, o que ficou do período foram obras inacabadas ou estruturas esportivas, estádios e arenas, sem uso, como a de São Lourenço/PE<sup>40</sup>.

As obras na estrutura viária das cidades geraram inúmeras alterações com a criação dos corredores de mobilidade e a implantação e/ou fortalecimento do sistema integrado de transporte com os BRTs<sup>41</sup>, metrô, terminais integrados (TIs) – comunidade-bairro-TI-centro –, com recursos do PAC I e II. Estudos, à época, apontavam que, dos 60 projetos previstos, 19 foram abandonados ou excluídos da matriz de responsabilidades e da política de compromissos assumidos pelos três entes federativos, com a finalidade de promover melhorias no campo da mobilidade urbana, denominado de legado.

Na pandemia, ficou visível a crise do transporte público, a sua precariedade física, somada aos preços das tarifas, diminuição na frota, dentre outros. A Câmara dos Deputados e o Senado aprovaram um projeto de lei, em novembro de 2020<sup>42</sup>, que visava apoiar financeiramente o sistema de transporte público, nos estados e municípios, na ordem de 7 bilhões de reais, para cidades acima de 200 mil habitantes, ou seja, cidades de médio e grande porte. O projeto de lei foi vetado pelo Presidente da República – Jair Messias Bolsonaro, e desse modo não houve o apoio esperado para injetar recursos no sistema de transporte, que funciona por meio da concessão de serviços entre estado, municípios e empresas, secundarizando mais uma vez ação neste campo, e dificultando ainda mais, na pandemia, as

---

<sup>40</sup> Cf. Waldron (2014).

<sup>41</sup> *Bus Rapid Transit* (trânsito rápido para ônibus).

<sup>42</sup> Para maiores detalhes sobre a proposta do Projeto de Lei nº 3364/2020, que destinava na forma emergencial, na pandemia, recursos para o sistema de transporte público, ver Santos Júnior, Leite e Muller (2020).

condições de acesso para os/as usuários/as. O transporte público foi revelado como um nó crítico a partir deste período.

A precariedade do sistema de transporte público coletivo, agravada com a redução da frota na pandemia, demissão em massa, redução no número de usuários/as na ordem de 26,1% (FNUR, 2021) entre 2013-2019, e na arrecadação pela queda no percentual de beneficiários do vale-transporte, em razão do desemprego e informalidade, foram fatores que adensaram ainda mais o problema. Outro aspecto a considerar é a estrutura do sistema de financiamento, calculada na relação – frota/passageiro X viagens – por esse motivo o sistema de deslocamento é marcado pela superlotação e demora no intervalo de tempo de espera e no trajeto entre os ônibus. Organiza-se segundo a lei mercadológica do máximo lucro e mínimo direito.

Na retomada das atividades econômicas e flexibilização das regras sanitárias, pós-período de confinamento da pandemia, verificou-se que ao invés de aumentar o número de ônibus em circulação, é de domínio público a peleja no acesso ao transporte, que permaneceu com a redução da frota<sup>43</sup> de ônibus e desemprego<sup>44</sup> em massa dos profissionais do transporte coletivo público. Em Pernambuco, estima-se que as demissões atingiram cerca de 3.000 motoristas e cobradores/as do sistema rodoviário/ônibus. Somado à superlotação de passageiros, aumento no intervalo de tempo para circulação dos ônibus, e por consequência crescimento do tempo de espera de determinadas linhas, sobretudo nas periferias, que chegam a ser em média de uma hora.

### 3.4 O TRANSPORTE PÚBLICO EM RECIFE: DIMENSÕES PARTICULARES DA (IN)MOBILIDADE URBANA

Para problematizar este ponto utilizarei como referência a pesquisa realizada em três jornais locais da cidade de Recife, com o objetivo de levantar os registros de situações de violência sexista, no âmbito do transporte público, e a atualizar a análise sobre a sua condição em Recife.

Para este levantamento foi feita a contratação do acesso digital por três meses, junto aos jornais de maior circulação na cidade – *Diário de Pernambuco*, *Folha de Pernambuco* e *Jornal do Commercio* (JC on-line Uol), no período de 01 de junho a 01 de setembro de 2021,

---

<sup>43</sup> Segundo informações do Consórcio Metropolitano de Transporte, há uma redução de 47% no número da frota do transporte em tempos da pandemia, sob a justificativa da diminuição de usuários. No entanto, os/as trabalhadores/as na área dos serviços essenciais denunciam a superlotação e demora na espera dos ônibus para o deslocamento casa-trabalho (cf. G1 PE, 2020a; TV GLOBO, 2020).

<sup>44</sup> Movimento Passe Livre (MPL-PE). Grande Recife: nesta quarta-feira 6, trabalhadores do transporte público protestam contra demissões na categoria (cf. MPL, 2020).

analisando as sessões de Política Nacional, Local, Economia, Vida Urbana, Cidades. Importante destacar que o *JC on-line* foi o único a dispor de uma coluna dedicada ao tema da mobilidade urbana e com análises sistemáticas sobre a questão na cidade.

A pesquisa documental foi realizada neste período por se tratar de um momento de alta da infecção da Covid-19 e por serem identificadas naquele momento as orientações de proteção sanitária e pelo objetivo de através das reportagens identificar a abordagem na pauta do transporte público na cidade e ter aportes para subsidiar as etapas seguintes da pesquisa de campo – entrevistas e observação.

No conjunto foram 262 edições, 194 matérias selecionadas e analisadas considerando três aspectos: 1) a conjuntura local, 2) o impacto da pandemia no transporte público em Recife, e 3) as denúncias e registros de casos de violência sexista no transporte público coletivo. As matérias nos deram elementos para refletir sobre a particularidade do debate do direito à cidade na condição de vida das mulheres na cidade, mediado pelo acesso e uso do transporte público, em especial o tipo modal coletivo, ônibus.

Os anos de 2020 e 2021 colocaram o país em condição de risco de saúde coletiva e as dificuldades relacionadas ao negacionismo (da existência do vírus da Covid-19) pelo governo federal, o que se refletiu na ausência de ações articuladas e medidas sanitárias de saúde pública. Somado à morosidade em colocar em curso o plano nacional de vacinação, como também campanhas preventivas, a exemplo de: incentivar o uso de máscaras, distanciamento social e a higienização das mãos, as campanhas que ocorreram foram dispersas pelos órgãos de saúde em âmbito municipal e estadual. Colaboraram para este quadro, as medidas de abertura gradual de setores da economia, sobretudo, serviços e comércio, o que promoveu, mesmo com o alto risco de contaminação pela Covid-19<sup>45</sup>, o retorno ao trabalho e com o uso do transporte público coletivo para o deslocamento da população usuária deste modal. E, vale ressaltar, nenhuma medida foi tomada para assegurar que o deslocamento ocorresse de forma segura. Ao contrário, o problema tomou dimensão nacional com superlotação em vários modais – ônibus, metrô, micro-ônibus.

As duas imagens a seguir ilustram como os dos dois maiores modais de circulação na cidade revelam as questões aqui analisadas sobre as condições da mobilidade da população da RMR no contexto da crise sanitária, em meio ao desinvestimento no setor e na época crítica da pandemia, foram esses os maiores vetores de infecção pelo vírus da Covid-19:

---

<sup>45</sup> Pernambuco registrava em junho de 2021 mais de 546 mil casos e 17.500 mortes, com média diária de 840 casos. Em virtude do aumento de casos, o governo do estado ampliou a situação de calamidade pública até setembro de 2021 (cf. G1 PE, 2021a).

Figura 1 - Tumulto na chegada do trem na Estação Coqueiral, Recife



Fonte: Bezerra (2022).

Figura 2 - Terminal de ônibus de Afogados na RMR



Fonte: G1 PE (2020b).

A pesquisa da Fundação Oswaldo Cruz/Instituto Aggeu Magalhães/Fiocruz PE<sup>46</sup>, em parceria com a Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE) e Instituto Federal da Paraíba – IFPB, no período de 19/2/2020 à janeiro de 2021, revelou as dimensões do problema

---

<sup>46</sup> Segundo a pesquisa, utilizando abordagens Físicas e da Teoria da Informação, os investigadores chegaram a resultados que dão respaldo científico à eficiência de medidas como uso de máscaras faciais, distanciamento social, quarentena, uso massivo de testes na população e orientações higiênicas para limitar os impactos da doença.

e a vulnerabilidade nacional no contexto da pandemia, na sua fase mais aguda da crise sanitária, com o intuito de avaliar a eficiência das medidas preventivas (uso facial de máscaras, distanciamento social e quarentena) por 43 países, dentre eles o Brasil.

O estudo verificou que as medidas preventivas tomadas pelos países, reduziam as possibilidades de letalidade e colaboravam no combate à doença à Covid-19. Como destacamos acima, o Brasil pela morosidade em suas decisões e embates partidários com o Instituto Butantã em São Paulo, colocando o país na 16ª posição, abaixo do Estados Unidos da era Donald Trump (2017-2021), em termos de medidas protetivas, demonstrando maior vulnerabilidade, considerando que no período da investigação, as informações consideradas referiam-se ao número de óbitos diários por Covid-19.

A emergência e a calamidade pública, em razão do aumento de casos de Covid-19, e pela saturação no acesso aos leitos das unidades de terapia intensiva (UTIs) na rede pública e privada, com lotação de 70% no primeiro semestre de 2021, colocavam o Estado numa situação sanitária crítica. No período de escrita da tese e na fase de pesquisa de campo, vivenciamos esse momento de alta da pandemia com o aumento no número de casos, a decretação do estado de calamidade pública até setembro de 2021, e seu arrefecimento com o início do processo de vacinação que ainda se encontrava em curso. O contexto impactou a pesquisa de campo, sobretudo, o processo de observação, um dos instrumentos definidos como complementação aos dois processos – levantamento de jornais e entrevistas.

Outro aspecto impactante relativo à Covid-19 e durante o desenvolvimento deste trabalho foi a profusão de notícias falsas sobre a validade científica das medidas preventivas à Covid-19: a regularidade do uso de máscara, álcool em gel e vacinação. Isso levou parte da população a não aderir às medidas protetivas para o enfrentamento à onda crescente do ciclo de adoecimento pelo vírus, inclusive durante a circulação nos ônibus, metrô para ingresso na atividade laboral.

Parte deste comportamento pode ser explicado pela produção de notícias falsas, as *fake news*, que ganharam largo alcance nas redes sociais – WhatsApp, Instagram, Facebook, YouTube, dentre outros. Além disso, a pandemia expôs a superlotação do transporte público coletivo como um dos vetores de transmissão, agravado pela incredulidade de alguns usuários com relação ao uso da máscara como medida preventiva.

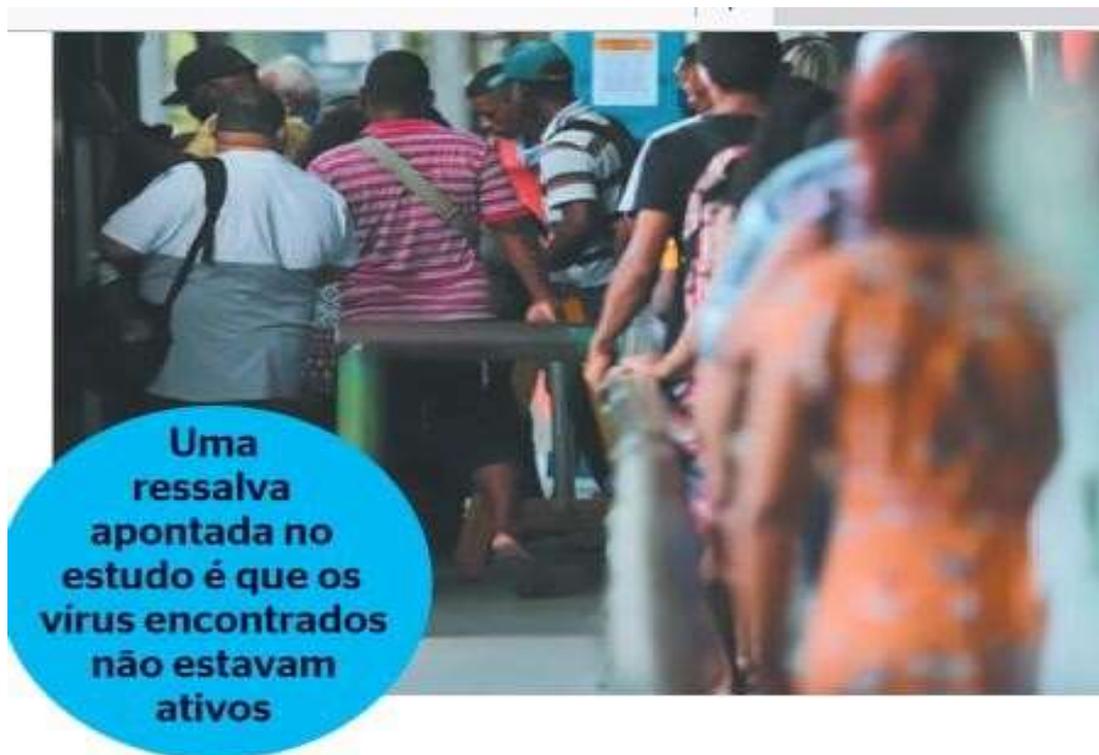
E como nos aponta a professor Marcos Napolitano – História do Brasil/USP, a produção de notícias falsas, boatos, sempre foi uma marca ao longo da nossa história, mas uma novidade nesse contexto:

[...] é a escala e a rapidez que as ‘fake news’ ganharam com as redes sociais. Outra novidade é como as ‘fake news’ e o negacionismo se tornaram as estratégias centrais de certos governantes, deixando de ser um recurso eleitoral pontual ou um recurso esporádico na prática do poder”. E que "Nos momentos de crise política, convulsões sociais ou momentos de polarização ideológica aguda, essas narrativas ganham destaque e podem se tornar estratégia central para determinados grupos que disputam o poder. Estes grupos, normalmente ‘outsiders’ da política, podem ganhar relevância quando apoiados por outros grupos sociais, econômicos ou religiosos mais amplos, que se veem ameaçados em seus interesses e valores culturais, explica (FERRAZ, 2021, s. p.).

Em razão da pandemia e a crescente aglomeração, pela redução ou aumento de intervalo, na espera e saídas dos coletivos, vários estudos foram realizados para investigar o impacto na saúde da população usuária. Dentre esses estudos, citamos o realizado pela Fiocruz de Pernambuco, que identificou os terminais de ônibus como lugares de maior infecção (terminais de autoatendimentos, banheiros e corrimões) pela Covid-19, inclusive, com índice maior que arredores dos hospitais, situação que deixou todos em alerta, mesmo com o a intensificação do estágio de controle pelo crescimento da população vacinada (SOARES, 2021<sup>a</sup>).

A exposição das desigualdades na pandemia e nas condições da mobilidade urbana através do transporte público coletivo são reforçadas por estudos e pesquisas como as realizadas pela Fiocruz, IPEA, que sustentam nossa argumentação. E as demandas e denúncias da população usuária, acerca das condições insalubres do transporte público revelam que com estas só pioraram com a pandemia, somado a um período de fragilidade dos canais de diálogo para problematizar e buscar soluções efetivas no uso deste modal. Restando a população usuária usar dos canais de televisão, seções de jornais para ecoar as queixas e reclamações sobre a condição rodoviária na cidade.

Figura 3 – Cartaz



Fonte: Diário de Pernambuco (2020).

A história do transporte público em Pernambuco dialoga com o processo de crescimento urbano e da mobilidade que marcam as cidades no século XX, em que pesem outras formas de transporte ocorrerem na cidade do Recife, desde meados do século XIX, em diálogo com a sua dinâmica econômica portuária. Nos mais de cem anos de transporte coletivo, os trilhos que cortam a cidade revelam sua história urbana, as locomotivas, os bondes elétricos (1920), os ônibus elétricos (1960- 2000) e a sua forma não poluente, sustentável durante cerca de quarenta anos na capital. Com o atual modelo de mobilidade, o sistema de transporte se encontra em colapso, e hoje Recife tem um dos piores trânsitos do país, em razão dos congestionamentos, aumento de tempo gasto no deslocamento, emissões de poluentes. Perde apenas para cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, figurando como um dos 15 piores trânsitos do mundo.

O meio de transporte sempre esteve também muito articulado a toda uma política de acúmulo de capital dentro da cidade, não é só um serviço, do ponto de vista técnico, mas articulado com o planejamento de crescimento da cidade”, afirma a arquiteta e urbanista da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Circe Monteiro (MORAES, 2021).

Durante a pandemia houve aumento na qualidade do ar em termos mundiais, com menor poluição em 2020. Porém, com a retomada da vida econômica, mesmo com alguns campos de trabalho mantendo o sistema *home office* (escritório em casa) essa qualidade ambiental altera-se. Em 2021, a dinâmica econômica e o uso do transporte retoma o seu curso e traz consigo o velho problema do trânsito nas capitais, o problema ambiental, congestionamentos, mais transportes individuais e menos transporte coletivo, menos investimentos públicos no sistema de transporte público coletivo, dentre outros.

Estudos com base em aplicativos de geolocalização, de avaliação da mobilidade, como a plataforma TomTom<sup>47</sup>, apontam que mesmo com a retomada pós-pandemia, no uso do transporte público coletivo, há uma mudança na dinâmica da mobilidade, com maior tempo de espera e no deslocamento origem-destino pela população usuária.

Das nove capitais brasileiras que integram o ranking anual Traffic Index da TomTom em 2021, o Recife foi a que teve o pior desempenho no Brasil, mesmo com o País apresentando melhorias em relação à circulação de 2019. O recifense perdeu 92 horas no trânsito ao longo do ano. O nível de congestionamento na capital pernambucana foi de 40%, o que significa que, em média, os tempos de viagem foram 40% mais longos do que costumam ser sem retenções (SOARES, 2021b, s. p.).

O problema no sistema de transporte é marcado por vários elementos, sobretudo em Recife, na modalidade individual há um quantitativo de 1.435.297 automóveis e 1.072.197 motos, nos horários de pico um aumento na intensidade do trânsito, congestionamentos. E, no tocante ao transporte público coletivo, superlotação, número de ônibus incompatível com as demandas dos usuários, aumento crescente no tempo do deslocamento em razão dos congestionamentos e precária infraestrutura física e de logística para atender às demandas da população usuária com deficiência, cadeiras com tamanho e largura incompatível com a estrutura física dos passageiros, dentre outros problemas acentuados e/ou revelados na pandemia e corroborados pelas entrevistadas dessa pesquisa:

A lotação também é problema nos ônibus do Grande Recife Consórcio e Transporte, empresa que opera na Região Metropolitana do Recife. O sistema de transporte vinha perdendo cerca de 200 mil passageiros por mês antes da pandemia, que, pela má qualidade do serviço, adquiriram uma moto ou passaram a se locomover de bicicleta ou a pé. Com a pandemia, a desgraça se aprofundou: no começo, caiu de 80% a 85% a demanda no começo, enquanto

---

<sup>47</sup> A plataforma está em 400 cidades de 58 países, e utiliza uma metodologia georreferenciada de localização por aplicativos, avaliando o tempo médio da viagens e tempo de engarrafamentos pelos motoristas.

tinham a obrigação de manter a oferta superior à demanda pela questão sanitária, coisa que nunca fizeram corretamente”, analisa o especialista em transportes [Oswaldo Lima] (MORAES, 2021).

O custo da passagem encarece a vida da população usuária, o ônibus tem um custo de R\$ 4,10 e o metrô<sup>48</sup>, com aumentos sucessivos, 7 escalonados entre 2019-2021, o que resultou num aumento em 150% no valor da tarifa, chegando a R\$ 4,00, superando a menor tarifa anel A de ônibus. Esse aumento desproporcional da passagem pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos decorreu de processos de desinvestimento e sucateamento dos trens urbanos, que se acentuaram na pandemia com grande impacto no orçamento da população usuária em sua mobilidade diária. Em 2021, o aumento foi de 6,3% em relação à taxa anterior, em 2020 de 4,00 reais. Considerado um aumento desproporcional em razão do custo de passagem do metrô ter sempre um valor menor em relação ao ônibus. Ser mais acessível para a população em geral, uma vez que comporta uma circulação diária de 160 mil pessoas/dia usando a linha centro e sul da RMR.

O aumento sucessivo das passagens de metrô é justificado pela CBTU pelo “congelamento” da tarifa no período entre 2020 e 2022. Há uma relação direta entre o sucateamento da frota e o desinvestimento no setor, uma estratégia para destiná-lo à privatização e desresponsabilizar o Estado que se comprometeu em retomar as negociações com os metroviários, pós eleições de 2022. O sindicato do setor acompanha ano a ano a estratégia mencionada, mediante denúncia e opinião da população usuária sobre as precariedades, por diversos meios de comunicação e redes sociais.

Corroboram com essa questão o fato do metrô<sup>49</sup> estar “Sobrevivendo com 50% do orçamento necessário apenas para custeio (despesas de operação), o Metrô Recife não recebe recursos para investimentos há anos. Para se ter ideia da situação, foram 132 falhas, paralisações e evacuações em um ano e meio, e 15 dos 40 trens do sistema estão parados por falta de peças para uma operação segura”<sup>50</sup>.

Como analisado no segundo capítulo, a cidade é mercantilizada em várias dimensões, num novo empreendimento, na implantação de rotas da mobilidade, como os terminais integrados e estação dos BRTs, que valorizaram a terra no entorno, e reverberam no custo da tarifa, dos dois modais mais usados nas cidades, metrô e ônibus, particularmente em Recife. E

---

<sup>48</sup> Cf. G1 PE (2021b).

<sup>49</sup> Para maiores detalhes sobre os problemas de funcionamento no metrô-Recife, ver Soares (2021c).

<sup>50</sup> Cf. Soares (2021d).

para enfrentar o alto custo da passagem, há o debate em torno da tarifa zero do movimento em defesa do transporte público, como dimensão da luta em defesa do direito à cidade.

Em Recife, o debate ainda não ganhou a expressão pública que o tema exige, sobretudo, no movimento de mulheres. O que seria fundamental como uma das lutas das mulheres, pela situação crescente de vulnerabilidade econômica e as limitações que o alto custo diário da passagem provoca para a vivência nas cidades, no deslocamento para a vida cultural, política, o trabalho, e para as condições de vida.

Poucas cidades assumiram a tarifa zero como política pública, e as experiências em curso são geralmente das gestões municipais de partidos de direita, com exceção da desenvolvida no governo do Maranhão (2018), de centro-esquerda (PCdoB), que ocorre na Vila Luisão, bairro da periferia. Porém, restrito para comerciários, que saem do trabalho a partir das 21h, portanto, cria critérios de acesso. A iniciativa governamental, primeira de gestões de esquerda, desenvolvida no âmbito do projeto nominado Expresso Trabalhador. Entretanto, como destacado na reportagem, não está explicitada a fonte de custeio da ação, o que poderia ser um estímulo a iniciativas em outros municípios.

O debate da tarifa zero é:

Decisão política e, principalmente, preocupação social. Esses são os princípios básicos dos modelos de transporte coletivo tarifa zero. Ou seja, quando o passageiro não paga pelo transporte para ir e vir. Algo ainda utópico para muitos gestores públicos, os serviços gratuitos estão crescendo no País. Os passos ainda são pequenos para uma longa estrada, mas eles estão sendo dados por alguns gestores municipais. E isso é o que importa. Atualmente, existem 16 cidades no Brasil com mais de 20 mil habitantes que adotaram o modelo (SOARES, 2021e, s. p.).

Os problemas registrados no período de 2020 e 2022, com a capital – Recife – que notificou o maior número de desempregados no setor de transporte urbano na pandemia; e no sistema metroviário, foram: 132 paralisações em decorrência de falhas no sistema, roubos de cabos, violências nas plataformas e no interior dos trens, falta de peças de reposição, resultando na paralisação de 15 trens numa frota de 40, dentre outros. O que levou ao estrangulamento de outro modal, mais utilizado pela população, o ônibus, distribuído na RMR, em 385 linhas, com cerca de 2700 ônibus e atendendo cerca de 2 milhões de pessoas/dia. No caso dos ônibus as despesas e investimentos das empresas, que é uma concessão pública, fica sob o controle da gestão municipal. Em Recife está sob a responsabilidade da autarquia de trânsito e transporte urbano do Recife – CTTU, não tendo a transparência necessária sobre os custos, nem veiculação pelos jornais.

Tal situação gera críticas e desconfortos, que se revelam na fala da população usuária, na coluna dos leitores e leitoras, de um dos jornais investigados:

[...] transporte público precários - A passagem do Metrô do Recife custa R\$ 4,25, mas o serviço prestado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) continua precário como sempre. Vagões cheios, além de ônibus superlotados, aglomerações, e as autoridades nada fazem [Thiago Américo], via redes sociais (SOARES, 2021d, s. p.).

A crítica do/a usuário/a do transporte público, ônibus e metrô no Recife também pode ser verificada nos dois momentos de observação (cf. Anexo A), sobre a dinâmica da mobilidade urbana, nos terminais integrados de Passageiros (TIs), no TI Caxangá e TI Macaxeira, em janeiro de 2022, como recurso complementar às informações coletadas nos jornais e entrevistas realizadas. Nestas situações, foi registrado no caderno de campo da pesquisadora o desagrado das pessoas, que aguardavam na fila, na parada correspondente à saída dos ônibus TI CDU/Conde da Boa Vista (observação 11/01/22), quanto ao tempo de espera, para iniciar a viagem, a ociosidade, já que havia três ônibus parados e uma fila quilométrica, que contribuía para aglomerar as pessoas, sem espaço para assegurar o devido distanciamento, exigido na pandemia.

Na fase mais crítica da pandemia os problemas com o transporte público foram notícias diárias, e o cotidiano se revelou um estorvo para diferentes usuários/as, trabalhadores/as, com depoimentos em diversas frentes/espacos, seja pela precariedade para passageiros dos coletivos, e para os próprios motoristas, que, com o estrangulamento do sistema rodoviário, consideravam-se vulneráveis à infecção da Covid-19 pela morosidade do plano de vacinação em 2020 e meados de 2021 para a categoria. Essa situação gerou mobilizações, protestos, para serem incluídos como público prioritário, assim como os metroviários (SOARES, 2021f).

Em junho de 2021, no plenário virtual da câmara de vereadores do Recife, foi aprovado o Projeto de Lei nº 100/2021 (BRASIL, 2021a), que definia os motoristas do transporte público e aplicativos como prioridade no plano de vacinação municipal contra a Covid-19, mas não sancionado pelo prefeito João Campos (2020-). Em razão da situação crítica e, na fase mais aguda da pandemia, profissionais que atuavam no sistema de transporte público da região metropolitana do Recife, como fiscais, organizadores das filas, gestores nos terminais, dentre outros, se pronunciaram para a importância da inserção da categoria no calendário local. Porém, diante dos atrasos no plano nacional de vacinação e com muitos grupos de risco para vacinação, a Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco se posicionou em orientar os municípios a seguir a ordem dos grupos prioritários definido pelo Ministério da Saúde.

Na coluna “Voz do Leitor”, do *Jornal do Commercio*, a população usuária de transporte público coletivo denunciava por e-mail sua experiência na mobilidade urbana à edição do jornal. Destacam-se o desconforto registrado pelo custo da passagem em relação a precariedade do transporte público; condições infraestruturais das vias de circulação; insegurança com a falta de iluminação pública nas vias; precariedade dos terminais integrados e estações dos BRTs; os comportamentos violentos de usuários e motoristas neste deslocamento – e aqui registra-se a atitude masculina, denunciada e avaliada sobre diferentes prismas:

Pegar transporte público no Recife é um show de horrores. Não há respeito, gentileza, educação e muito menos empatia. Cada um que queira pegar seu lugar e só. Não pensam nos idosos, grávidas ou crianças. Até quando ficaremos assim? O coletivo poderia ser o melhor possível, com essas pessoas nada iria funcionar (MORAES, 2021).

Nesta coluna, como na de opinião, os registros das mulheres estavam centrados na denúncia da violência de gênero no transporte público, que piorou no contexto da pandemia com a diminuição dos coletivos e superlotação. Apresentam em linhas gerais que o comportamento masculino estava mais vinculado à falta de gentileza, educação para o uso do transporte público, do que necessariamente a uma agressão pela condição das relações sociais de gênero, que no acesso ao ônibus ou metrô nos horários de pico se revelam pelo uso da força física e em algumas situações associadas a importunações sexuais fora e dentro dos coletivos.

Dos três jornais investigados, o *Jornal do Commercio*, e em especial a Coluna Mobilidade, escrita por Roberta Soares, nos forneceu elementos mais sistemáticos sobre a situação do transporte público coletivo em Pernambuco, e em Recife, em particular. Os jornais *Diário de Pernambuco* e *Folha de Pernambuco* traziam as matérias dialogando com a dinâmica das pautas “quentes” para o jornalismo, como o desenrolar das obras do projeto Arco Metropolitano, que consiste em melhorar o trânsito nas estradas federal e estadual BR 101, 232 e 408 (Goiana, Araçoiaba, Itamaracá, Itapissuma, São Lourenço da Mata, Paudalho Cabo e Ipojuca, municípios no trajeto do projeto), com alterações em vias estaduais e na RMR. Estando marcado por muitas controvérsias técnicas e políticas, no campo do impacto ambiental, licitações, dentre outros. E que, ao final, também afeta o sistema metropolitano de transporte urbano e o escoamento da produção nestes municípios<sup>51</sup>, contudo com inexpressivo debate na sociedade.

---

<sup>51</sup> Como este tema não é objeto direto das nossas reflexões na tese, para maiores informações, ver Arco... (2021).

O sistema de transporte público coletivo na RMR tem muitos gargalos, e atinge 14 municípios e mais de 4.047 milhões de habitantes (IBGE, 2021), com estimativa de mais de 2 milhões que circulam diariamente nos ônibus. Em Recife, circulam pelos terminais 1,2 milhão de pessoas, cujos problemas apresentados são: aumento do tempo de espera e destino no uso do transporte público; o mesmo valor de tarifa com qualidades de ônibus diferentes e a precariedade na infraestrutura relacionada com os territórios, ou seja, nos bairros mais periféricos circulam os ônibus que apresentam as piores condições.

E como revela um dos usuários pelo canal Fala Leitor, do *Jornal do Commercio*, em 4 de agosto de 2021, sobre a lotação do transporte:

Não adianta ter um aviso nos terminais de passageiros, dizendo que os ônibus só circulam com passageiros sentados e usando máscaras. Na prática isso não acontece. Total desrespeito aos protocolos e as medidas sanitárias de combate ao Coronavírus [Paulo Vasconcelos, por e-mail] (MORAES, 2021).

Em se tratando do tempo gasto, no deslocamento origem-destino, uma das alternativas apontadas por usuários/as e gestores públicos é a implantação da faixa azul<sup>52</sup> exclusiva para circulação dos ônibus, nos principais corredores, avenidas e vias, das cidades. Sua implantação foi um dos carros-chefes da gestão de Geraldo Júlio – PSB (2013-2020) – na Prefeitura do Recife. No entanto, o que deveria ser política de mobilidade urbana não corresponde às medidas necessárias para o enfrentamento do problema. Atualmente a cidade só dispõe de 62 quilômetros de faixa azul, variando de 500 metros a 1,5 quilômetro, e 9 (faixas) equipamentos implantados para faixa azul<sup>53</sup>, 42 foram instaladas no período de 2013-2020, correspondendo no total a 5% da área percorrida pelos transportes públicos coletivos, extensão que é de 650 quilômetros na cidade, o que significa investimento que demarca o uso do solo, não necessariamente aquisição de equipamento/bem público.

Mesmo com suas limitações, é uma ação que, se levada a sério por gestores, elevaria em mais de 50% o tempo de velocidade no deslocamento pelos coletivos, dando maior agilidade às viagens, menos tempo nos coletivos e diminuição do risco pela Covid-19. O dado tem por referência os trechos onde o projeto teve intervenção, como a principal avenida do

---

<sup>52</sup> Cf. Soares (2021g).

<sup>53</sup> Há, também, um debate de instalação de faixa metropolitana, apontando a necessidade de enfrentar o problema dos engarrafamentos do sistema de transporte na RMR, apontando o custo baixo da instalação, mas que esbarra na morosidade das gestões municipais, e também campo marcado por forte interesse empresarial. E, sendo “[...] a implantação de Faixa Azul é barata: um quilômetro custa, aproximadamente, R\$ 20 mil sem fiscalização eletrônica e R\$ 40 mil com radares, segundo valores estimados pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)” (SOARES, 2021h, s. p.).

centro – Agamenon Magalhães – TI Joana Bezerra – Universidade Estadual de Pernambuco (UPE), implantado em junho/20, favorecendo em média 500 mil passageiros/as que circulam diariamente nestas faixas, um percentual pequeno, 25%, diante da população usuária total da capital/dia.

Essa perspectiva de fluidez no trânsito com implantação de faixas exclusivas foi assumida como parte da herança da antiga gestão pelo governo João Campos, que conforme pronunciamento de gestores da autarquia de trânsito e transporte urbano do Recife – CTTU – há interesse em ampliar as extensões para faixas exclusivas de ônibus. Porém, os interesses de investimento da Prefeitura do Recife (PSB – 2021) estão em seguir apoiando as iniciativas para fortalecer “a mobilidade sustentável”, por meio da modalidade ativa, na capital com a ampliação da malha cicloviária.

Entretanto, no cotidiano há pontos de estrangulamento pela falta de uma política efetiva de mobilidade urbana que conecte os diferentes modais. O que é contraditório, como apontam os próprios dados oficiais da prefeitura, por meio do Instituto Pelópidas Silveira, “[...] mais de 78% dos recifenses vão ao trabalho utilizando um dos seguintes modais: transporte público, bicicleta ou a pé, o que revela a importância das faixas azuis na cidade” (FAIXA..., 2021, s. p.), mas não há um plano concreto, tempo, para sua expansão.

Com a Copa do Mundo de 2014, as cidades passaram por um processo de reestruturação urbana com a criação dos corredores da mobilidade. Recife se moldou a essa lógica massificada nacional para implantação das vias livres para o sistema *BRT – Bus Rapid Transit* (trânsito rápido para ônibus). Nestes últimos oito anos, obras de infraestrutura para a Copa do Mundo, ainda em 2022, estavam inconclusas, e os investimentos na construção das estações do BRT indicam que estas foram inauguradas incompletas, ou seja, oito anos depois, estações do corredor norte-sul (15) e leste-oeste (5) do BRT na RMR, das 46 estações no total, algumas estão inativas ou depredadas. Foi necessária, em 2021, a realização de uma nova licitação, na ordem de 1,2 milhão de reais, para recuperar algumas dessas estações e concluir a sua instalação, ficando sob a responsabilidade da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Pernambuco, onde está localizada a pasta referente ao transporte público<sup>54</sup>.

Desde a instalação e inauguração das estações dos BRTs, emergiram problemas na climatização; no sistema de acesso exclusivo com o cartão eletrônico; problemas na recarga

---

<sup>54</sup> Com as eleições ao governo estadual em 2022, sob o mandato de duas mulheres filiadas a dois partidos de centro-direita (PSDB e Cidadania), ocorreu uma alteração na organização administrativa, ficando a mobilidade urbana na pasta da Secretaria Estadual de Infraestrutura e Mobilidade, sem maiores definições sobre a atuação nesta área.

por falha no sistema informatizado; condições insalubres e sobrecarga de trabalho para os funcionários – fiscais e vigilantes – das estações, razão pela qual o Ministério Público do Trabalho, em 2021, entrou com um inquérito civil, mediante denúncias anônimas. As condições precárias se aplicam a todos os corredores que cortam a cidade de Norte-Sul, Leste-Oeste, como vemos abaixo:

[...] a investigação está sendo feita apenas no Corredor Norte-Sul, o maior do BRT e que liga Igarassu, na Região Metropolitana do Recife, o Centro da capital, com 33 km e 26 estações. É, também, o mais vandalizado por cortar áreas menos urbanizadas de três cidades metropolitanas (Olinda, Paulista e Igarassu). Das 26 estações do corredor, pelo menos 20 foram totalmente depenadas durante a pandemia. A ausência de sanitários e de refrigeração, entretanto, é um problema verificado, também, no Corredor Leste-Oeste, que liga o Recife ao município de Camaragibe, na área oeste do Grande Recife (SOARES, 2021i, s. p.).

Conforme entrevista dada em 2021 pelo Secretário Tomé Franco, as ações do Governo do Estado de Pernambuco para minorar os problemas de superlotação e gestão das estações são: investimento em pavimentação nas vias urbanas; analisa que o problema da superlotação e a baixa capacidade de cobertura por meio das tarifas dos passageiros se devem aos problemas existentes na pandemia. Retirando a responsabilidade estadual e apontando a questão como um problema nacional, defendendo a transferência da gestão das estações para iniciativa privada, através da parceria público-privada. Destaca:

[...] como financiar o transporte público, que hoje depende basicamente da tarifa e a gente já sabe que essa base de sustentação não suporta mais bancar o serviço. E a qualificação tem que ser dada para conseguir atrair de volta o passageiro que deixou o serviço e os novos [...]. [...] o nosso empenho está muito voltado para a qualificação do transporte público. Na busca desses passageiros que foram usuários e podem voltar. Uma das iniciativas é a concessão dos terminais integrados e das estações do BRT para a iniciativa privada. Agora no dia 27/8/21 estaremos abrindo as propostas para escolher a empresa que vai assumir o projeto de gestão e operação dos 26 TIs e 44 estações do BRT. E isso vai promover uma qualidade maior à estrutura do transporte público [...] (SOARES, 2021j, s. p.).

Como solução para reduzir a evasão das tarifas do sistema metropolitano de transporte foi empregado o modelo de integração temporal em 19 estações de terminais integrados na RMR<sup>55</sup>, das 26 existentes. A modalidade do sistema temporal significa uso integrado de ônibus,

---

<sup>55</sup> Dos 26 terminais integrados da Região Metropolitana, 19 já funcionavam, à época da finalização da pesquisa, no sistema de integração temporal: Cavaleiro, Largo da Paz, Recife, Santa Luzia, Getúlio Vargas, Cosme e Damião, Prazeres, TIP, Xambá, Afogados, Jaboatão, Cajueiro Seco, Tancredo Neves, CDU, Cabo, Caxangá,

por meio das plataformas dos terminais integrados, pagando por meio do cartão eletrônico, Cartão VEM<sup>56</sup> estudantil e trabalhador, por até 2 horas, o valor de uma única tarifa. O sistema temporal tem o objetivo de combater a evasão das receitas e atender aos interesses das concessionárias das empresas de ônibus, e muito menos os interesses da população usuária. Vale informar que a integração leva os/as usuários/as a utilizarem diariamente, num único trajeto, 2 transportes coletivos, ao invés de 1, no sentido bairro-centro, concentrado as frotas nestas plataformas, e aumentando tempo de espera e deslocamento.

Destarte, a perda de passageiros/as no sistema de transporte público e coletivo nos últimos anos em decorrência dos vários fatores anteriormente expostos, além da substituição do transporte coletivo pelo individual, carro ou moto, há uma grande repercussão na vida da população usuária, da classe trabalhadora e popular, que não tem alternativa e necessita do uso do transporte coletivo diariamente.

Estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) sobre as tendências da mobilidade urbana em 2021 apontam uma redução no número de passageiros na ordem de mais de 331% nos últimos 19 anos, e 60% no ano de 2018, acentuado com a pandemia (PEREIRA, 2021). A redução impacta na vida da população ativa do sistema de transporte, por ter como consequência o sucateamento do sistema, e são estes que não têm a “alternativa” da motorização individual.

Somado ao fato de que o crescimento deste tipo de modal, moto e carro, causa danos ambientais e aumenta o tempo com os congestionamentos, vários estudos apontam, inclusive do mercado automotivo, que houve crescimento no uso do automóvel, ou veículos por aplicativos na pandemia (SOARES, 2021k). E que a perda no número de passageiros/as, torna urgente o debate sobre o subsídio do transporte público, uma vez que o custo da passagem é calculado pelo custo total da operação X número de usuários/as, o que recai sobre o valor unitário da tarifa, razão pela qual as concessionárias ano a ano enfrentam críticas da população usuária, que não vê o aumento revertido em melhorias na qualidade do transporte – infraestrutura e aumento da frota.

As matérias veiculadas nos três meses de pesquisa documental, apontam para a tendência de desinvestimentos e orientações sobre a política pública da mobilidade urbana, com vistas a sua privatização na gestão do sistema do transporte público, colocando a baixa arrecadação das tarifas como o problema, desresponsabilizando o setor estatal e privado, já

---

Rio Doce, Camaragibe e Abreu e Lima.

<sup>56</sup> Vale Eletrônico metropolitano – sistema bilhetagem eletrônica e também instrumento para avaliação da origem-destino da população usuária do sistema na RMR.

que se trata de uma concessão, em investir na qualidade e condições do transporte público urbano. Ademais, não se analisa que a evasão do sistema de transporte coletivo é resultado do desemprego estrutural, o custo da passagem no bolso do/a trabalhador/a; a precariedade do transporte coletivo, na relação tempo de espera e deslocamento, falta de segurança.

Outro aspecto que se desdobra na investigação é o crescimento do investimento municipal na modalidade ativa<sup>57</sup>. A bicicleta é um meio de locomoção muito usado pela população, em especial pelas mulheres populares, para ida ao trabalho, nas comunidades e bairros vizinhos, para atender às suas demandas cotidianas – feira, supermercado, buscar filhos e filhas na escola, creche, ida ao posto de saúde, dentre outros. É de extrema importância por trazer o uso cotidiano das classes populares por necessidade e baixo custo no orçamento. Hoje se revela como uma nova cultura de mobilidade urbana, além de sua relação com a questão ambiental. No entanto, a construção de novas faixas – ciclofaixas ou ciclovias se concentram nos bairros centrais e de classe média. Além de ser a instalação destes equipamentos de baixo investimento financeiro, na demarcação das vias, o que revela um aporte menos estruturador para fluidez do sistema de transporte na cidade.

A Prefeitura do Recife divulga em sua política de propaganda que coloca a cidade no marco da lógica de uma cidade sustentável, por meio da modalidade ativa, ampliando para 150 Km ciclovias e ciclofaixas na cidade, com a divulgação de instalação de equipamentos urbanos, diga-se de passagem, em vias – coletoras e locais e de baixa circulação de veículos. Porém, a instalação em avenidas principais e estradas estaduais fica a cargo do estado, e, na cidade, a cargo do município, mas em regiões onde não favorece a rota da população trabalhadora, que circula em vias sob condições inseguras, pela velocidade nestas vias, como também pela infraestrutura e iluminação precárias.

A violência nos coletivos é objeto de preocupação dos usuários/as, sobretudo à noite, problema que diz respeito à falta de segurança pública, que se soma à má iluminação das vias urbanas. Essa questão se complexifica com os relatos, via entrevistas das mulheres negras, moradoras dos bairros periféricos na cidade, que denunciam os empurrões e assédios, importunações sexuais, ocorridos no acesso aos coletivos e no interior dos mesmos, e que serão analisados no quinto capítulo.

No momento em que escrevia, por exemplo, mais uma situação de caos se instaurava no transporte público em Recife, segundo registro de 15 e 29/6/22, o metrô apresenta mais uma falha técnica, problemas na rede elétrica, que alimenta o sistema na linha sul, afetando 29

---

<sup>57</sup> A mobilidade ativa refere-se ao ato de deslocar-se de forma não motorizada, a pé ou bicicleta, e constitui-se como uma das ações que contribuem para um meio ambiente sustentável.

estações, gerando um problema em cadeia, com superlotação das plataformas e dos ônibus para assegurar o deslocamento ao destino de cada usuário/a.

A média de circulação é da ordem de 220 mil usuários do metrô – Recife<sup>58</sup> e 1,2 milhão/dia de pessoas pelo transporte coletivo, em seu acesso diário ao trabalho, médicos, escolas, estágio, deslocamento cotidiano da vida produtiva no espaço da cidade. Tais episódios impactam na renda dos usuários/as, devido ao custo extra com passagem de ônibus, ou transporte de aplicativo para chegar, sobretudo, ao destino do trabalho, afetando o rendimento dos/as trabalhadores/as, e passando ao largo dos custos do/a empregador/a.

Nos últimos seis meses do ano de 2022 há registro de falha técnica pelo menos duas vezes por mês, afetando os usuários do sistema de transporte público: metrô e ônibus. Sobrecarrega o sistema e evidencia o sucateamento do espaço de locomoção da população trabalhadora nas plataformas e entornos. Há uma crise instaurada de forma deliberada para privatizar o sistema, com o desmonte e altas nos preços das passagens, sobretudo, metrô, aguçando o descontentamento dos usuários com o acesso ao transporte, mas também nas plataformas pela insegurança e precariedade na infraestrutura.

Este, portanto, não é um problema localizado. Ao mesmo tempo em que ocorria o defeito técnico do metrô em Recife em 29.06.2022, acontecia em São Paulo, maior metrópole na América Latina, a decretação de greve do transporte público pelos profissionais do setor, por melhores condições de trabalho para a categoria. Em São Paulo, a paralisação impactou na saída de mais de 6 mil ônibus de mais de 600 linhas e 3 milhões de trabalhadores/as que utilizam cotidianamente o transporte coletivo, metrô, e vans como parte do sistema alternativo. Essa dimensão do problema revela sua expressão nacional, com particularidades.

Outrossim, a concepção de que as dificuldades da mobilidade atingem a todos de forma igual é uma visão aparente, pois relaciona-se ao tipo de modal (carro, moto, bicicleta, ônibus, metrô) usado no cotidiano e suas articulações com as três dimensões estruturais da nossa análise interseccional. Ao indicar vários elementos desta problemática, vividos por homens e mulheres, nos acende um sinal de alerta, no sentido, de como a vida destes sujeitos é afetada, especialmente a partir das contradições promovidas pela estrutura social capitalista, racista e patriarcal, sobre a qual nos deteremos no capítulo seguinte.

---

<sup>58</sup> “Com 71 quilômetros de extensão, o Metrô do Recife transporta 220 mil pessoas diariamente. São 40 mil pela Linha Sul, que passa por estações na capital e em Jaboatão dos Guararapes, na Região Metropolitana, e 180 mil pela Linha Centro, que é subdividida nos ramais Camaragibe e Jaboatão, circula por Recife, Jaboatão e Camaragibe” (G1 PE; REDE GLOBO, 2022, s. p.).

Para as mulheres populares, negras, em sua maioria trabalhadoras domésticas remuneradas e as que exercem o trabalho doméstico e de cuidado não pago em sua casa, a pandemia revelou conflitos e desigualdades no âmbito da divisão sexual do trabalho. Desnudou a sobrecarga existente no cotidiano das mulheres, com o cuidado da casa, dos filhos/as, das pessoas idosas e com mobilidade reduzida; nas tarefas de preparação de alimentos e manutenção da casa, etc. Agravam-se pelo empobrecimento e aumento exponencial da violência sexista nos últimos seis anos (2016-2022), sendo portadora de insegurança e medo ao circular pelas vias da cidade.

A circulação ocorre de modo complexo, poligonal – com vários pontos de deslocamentos e paradas – em seus diversos percursos diários (casa, trabalho, creche, médico, supermercado etc.) e no uso dos modais pelas mulheres – a pé, bicicleta, moto, ônibus, metrô para assegurar a realização das atividades de trabalho e reprodução social. Para a realização destas atividades, as mulheres dispendem um tempo-espaço de deslocamento, que é naturalizado no cotidiano e desvalorizado, como elemento que tensiona a vida, e está intimamente conectado com a divisão sexual e racial do trabalho, com o tempo gasto no doméstico e em diferentes espaços/espacialidades – no bairro, na cidade –, que se revelam como uma das dimensões para investigação em sua articulação e expressão no espaço urbano.

Assim, concordamos com Ávila e Ferreira (2014), quando afirmam a importância das análises no campo do transporte e questão urbana, articulando-os às reflexões sobre as desigualdades postas pela divisão sexual e racial do trabalho, uma vez que elas estruturam as desigualdades no espaço urbano, e, portanto, uma expressão concreta da questão urbana vivenciada no cotidiano das mulheres.

Desta forma, a circulação cotidiana das mulheres das classes trabalhadoras na cidade ocorre majoritariamente pela via do transporte coletivo, embora não exclusivamente. Nesse ambiente público, muitas dimensões das relações sociais de gênero se expressam através das vivências de classe e raça, em diferentes manifestações: violências, desigualdades, conflitos, contradições nesta circulação nos territórios, que nos instigam a seguir, nas reflexões sobre a cidade, numa visão feminista negra e decolonial.

Em síntese, em que pesem os avanços nas duas décadas do século XXI, com toda uma institucionalidade voltada à implementação da política urbana, em diálogo com os princípios dos direitos à cidade e por melhores condições de vida urbana, os avanços legais, sofreram um duro golpe a partir de 2016. A partir de então, houve um refluxo da agenda urbana e o desfinanciamento, em razão da política de austeridade fiscal com a aprovação da Emenda Constitucional 95/2016. Além disso, parte das ofensivas do governo federal, no período

2018-2022, foram contra a agenda do direito das mulheres, o que retrocedeu as iniciativas, mesmo que frágeis, de ações afirmativas, de igualdade de gênero e racial no campo da política urbana. A análise dos dois capítulos sobre as tendências da questão social urbana e suas conformações no âmbito da política urbana, particularizadas neste tópico, apresentam a estrutura da mobilidade urbana em nível estadual e municipal, trazendo elementos que subsidiam nossa análise sobre o transporte público como mediação para a mobilidade urbana das mulheres da classe popular e negra. Como também aponta como tais políticas em escalas diferentes estão ausentes de uma problematização acerca das desigualdades territoriais articuladas com as dimensões das relações sociais de gênero e raça. E à qual nos dedicaremos no próximo capítulo, trazendo contribuições feministas à luz da constituição urbana.

## 4 A CIDADE NUMA PERSPECTIVA FEMINISTA MATERIALISTA NEGRA E DECOLONIAL

### 4.1 CONTRIBUIÇÃO FEMINISTA MATERIALISTA DECOLONIAL<sup>59</sup>

Nas reflexões em *O Feminismo é para todo mundo*, bell hooks (2019)<sup>60</sup> apresenta a contribuição do feminismo como *práxis* política, numa perspectiva radical, como movimento social que luta para acabar com o sexismo, com a dominação sexista e a opressão, compreendendo o sexismo numa perspectiva institucionalizada, estruturado sobre as bases do patriarcado, como sistema de dominação.

Na base do pensamento feminista do século XIX, de hegemonia eurocêntrica, marcado pela presença das mulheres brancas, economicamente privilegiadas, mas também em termos estéticos, também deram visibilidade às críticas pelas mulheres de cor, mulheres negras afro-americanas e latinas, ao processo de luta por direitos civis, políticos, trabalho, escolaridade, dentre outros, que não incorporavam as mulheres, em sua totalidade. A crítica se referia, naquele momento histórico, aos limites da igualdade de direitos entre homens e mulheres, à justiça de gênero, sobretudo, no acesso ao mercado de trabalho, com equiparação salarial para assegurar a vida econômica das mulheres.

No centro desse pensamento estava a perspectiva liberal, que ao fim e ao cabo, não incorporava, nesta proposta de igualdade, as mulheres negras. Em tal proposição, não constava uma perspectiva mais radical, de transformação social, no enfrentamento simultâneo ao sexismo e racismo na estrutura das relações sociais.

---

<sup>59</sup> Considerando neste trabalho a perspectiva teórica decolonial, como expressão das lutas descoloniais na América Latina e como dimensão epistemológica crítica à colonialidade do poder. Traz contribuições críticas aos elementos que estruturam o sistema mundo moderno-capitalista, quais sejam: a subalternidade, colonialidade e modernidade assentadas no paradigma eurocêntrico e patriarcal, operando por meio de uma classificação ético-racial e do trabalho em termos mundiais e com impactos – materiais e subjetivos – no cotidiano, conforme a particularidade da dimensão geopolítica dos países do sul-global. Toma-se neste estudo autoras, em especial, e autores que dialogam com a perspectiva contra-hegemônica na produção do conhecimento e que colocam no centro saberes e vozes de sujeitos políticos subalternizados, mediante as contribuições feministas negras e feministas antirracistas para aportar ao conjunto da análise. Para aprofundar a leitura sobre a crítica à centralidade do pensamento eurocêntrico na estruturação epistemológica do pensamento moderno-capitalista, dando base a uma colonialidade do poder, sobretudo por uma dualidade (centro-periferia) promovida no sistema mundo como estrutura de poder e controle no trabalho e as apropriações, articulados às dimensões de gênero e racial, como meios de “classificação” para manutenção sócio-histórica de domínio e exploração. E que se revela em termos, materiais e subjetivos, em várias dimensões da vida social – produtiva e na reprodução social e biológica, e sob a qual tenho acordo (cf. QUIJANO, 2009)

<sup>60</sup> O nome da autora segue em minúsculo por ser um pseudônimo, uma homenagem à bisavó materna Bell Blair Hooks. “É grafado em minúsculo para deslocar o foco da figura autoral para suas ideias” (HOOKS, 2019, s. p.). Seu nome de registro é Gloria Jean Watkins.

O feminismo como corrente teórico-política apresenta várias influências filosóficas. E a linha de crítica a proposta reformista acima – a exigência por direitos iguais sem alterar a estrutura de classe e raça existente – do feminismo liberal revelava que o acesso ao mercado de trabalho, como libertação do poder masculino e autonomia econômica feminina, não se manifestava na mesma proporção para mulheres não brancas, mulheres de cor. Isso provocou inúmeros debates, e ainda provoca, no interior do movimento de mulheres negras e, como nos aponta a autora, colocava em questão a sororidade feminista<sup>61</sup> e a solidariedade política, pelas vivências desiguais e diferenças de classe, raça, afetivo-sexual na sociedade patriarcal, capitalista e de supremacia branca.

Em contraponto à perspectiva liberal, a feminista negra norte-americana destaca que:

O pensamento feminista reformista, focado primordialmente na igualdade em relação aos homens no mercado de trabalho, ofuscou as origens radicais do feminismo contemporâneo que pedia reforma e reestruturação geral da sociedade, para que nossa nação fosse fundamentalmente antissexista (HOOKS, 2019, p. 21).

Compreendemos nos termos das reflexões de Saffioti (1987), e na relação exploração-dominação, que a supremacia masculina:

[...] perpassa todas as classes sociais, estando também presente no campo da discriminação racial. Ainda que a supremacia dos ricos e brancos torne mais complexa a percepção da dominação das mulheres pelos homens, não se pode negar que a última colocada na “ordem das bicadas”<sup>62</sup> é uma mulher. Na sociedade brasileira, esta última posição é ocupada por mulheres negras e pobres (SAFFIOTI, 1987, p. 17).

<sup>61</sup> A discussão sobre sororidade é marcada por muitas controvérsias para feministas negras, sobretudo, por ser um conceito atrelado à vivência e à experiência das mulheres, e por representar em alguns momentos um lugar da experiência hegemônica. Na origem do movimento feminista ocidental, do lugar e condições de vida das mulheres brancas de classe privilegiada economicamente, e com a visibilidade de suas pautas mais aceitáveis pela mídia corporativa, que, por conseguinte, invisibilizavam as condições de vida das mulheres de cor, não-brancas. Por isso, a partir das contribuições das feministas negras reconhecemos a importância política e o lugar da experiência das mulheres negras, como central, considerando as desigualdades e particularidades das condições de vida, interseccionalizadas pelas dimensões de classe, raça e gênero, expressas no processo de dominação do sistema patriarcal-colonial-racista. E, para seguir avançando na potencialidade deste conceito consideramos relevante o alerta de bell hooks (2019, p. 36), quando afirma que “[...] a solidariedade política entre mulheres sempre enfraquece o sexismo e prepara o caminho para derrubar o patriarcado. [...] “[...]. Enquanto mulheres usarem seu poder de classe e de raça para dominar outras mulheres, a sororidade feminista não poderá existir por completo” (HOOKS, 2019, p. 36). O que nos exige ante os desafios da luta feminista uma renovação dos compromissos da solidariedade política, a fim de atender a todas as necessidades das mulheres em sua inteireza e diversidade.

<sup>62</sup> Metáfora usada pela autora, comparando a sociedade à ordem da bicada de nas relações de poder, para explicitar a ordem de domínio e supremacia masculina em suas dimensões materiais e simbólicas, sobretudo nas manifestações das violências contra as mulheres (SAFFIOTI, 1987, 2004).

A aproximação entre as autoras dá-se a partir de suas reflexões sobre as formas de dominação, e suas implicações nas condições de vida das mulheres, e de forma particular às mulheres negras pelas condições de pobreza, racismo. O que nos traz mediações, considerando o universo de análise, de uma à luz do movimento feminista americano e da segunda sobre as condições de vida das mulheres no Brasil, abordando a complexidade destas vivências de um ponto de vista estrutural e estruturante das desigualdades.

Portanto, defendemos uma perspectiva feminista como movimento social transformador, que visa “[...] acabar com o sexismo, dominação e opressão sexista, é uma luta que inclui esforços para acabar com a discriminação de gênero [e racial] e para criar igualdade, é um movimento fundamentalmente radical” (HOOKS, 2019, p. 161).

Deste modo, o diálogo com a perspectiva crítica radical, dará base às reflexões que visam a transformação em sua totalidade social e centrada nas condições de vida das mulheres. Em razão de se conectar à materialidade da vida e da vivência das mulheres no urbano, das classes populares e negras, para pensar a cidade à luz dos princípios feministas.

Essa dimensão teórica-metodológica, aportada pelo pensamento feminista e pelo feminismo negro, de que há uma centralidade, em sua *práxis*, na experiência das mulheres negras, destacando que o sistema de dominação-exploração tem impactos particulares na vida das mulheres. Entretanto, em se tratando das mulheres negras há uma complexidade pelas dimensões materiais, imateriais, as imagens de controle e representações que as colocam em condições de subjugação particulares. São, sobretudo, as mulheres de cor, numa sociedade de capitalismo periférico, como a brasileira, que têm em suas experiências as marcas mais perversas das opressões sobre seus corpos.

Aqui a referência “mulheres de cor” tem uma afirmação política e uma contraposição à hegemonia do pensamento eurocêntrico, colonial, um sistema mundo que elabora imagens, representações, como construções sociais que buscam normatizar os corpos e experiências dos corpos políticos subalternizados, tendo como referência o padrão da branquitude, seja masculino ou feminino. Somos sempre pensadas e localizadas por uma exterioridade, homogeneizando e des-historizando os lugares sociais dos sujeitos, negando o impacto do sexismo e do racismo na vida das mulheres em sua relação sociogeográfica.

E, no diálogo com as feministas negras decoloniais, “mulheres de cor” refere-se não à afirmação da categoria social de raça, e com isso reforçar as representações sociais que definem, com base nas relações de poder, quem é o outro/a, estruturados em construtos sociopolítico-cultural da supremacia da branquitude. Compartilhamos da compreensão de que se trata de uma demarcação teórico-metodológica contra a hegemonização, universalização,

uniformização e adestramentos de corpos políticos, racializados pela colonização, e que trazem a marca das múltiplas expressões da violência sexista, classista e racial na travessia do tempo.

E, neste diálogo me apoio em Lugones (2008, p. 97-98), quando afirma que não se trata de um marcador racial, mas trata-se:

[...] de um movimento solidário horizontal. “Mulheres de cor” é uma frase que foi adotada pelas mulheres subalternas, vítimas de diferentes dominações nos Estados Unidos. “Mulheres de Cor” não propõe uma identidade que separa, e sim aponta para uma coalizão orgânica entre mulheres indígenas, mestiças, mulatas, negras, cheroquis, porto-riquenhas, siouxies, chicanas, mexicanas, pueblo - toda trama complexa de vítimas da colonialidade de gênero, articulando-se não enquanto vítimas, mas como protagonista de um feminismo decolonial (LUGONES, 2008, p. 97-98).

Portanto, pensar a dimensão material e subjetiva na construção das cidades é importante ter no feminismo crítico esse referencial teórico-político, por dar centralidade a sujeitos historicamente situados. Além de aportar e apresentar contribuições e críticas de como o sistema de dominação patriarcal também se espraie na composição do urbano, na produção e reprodução social do espaço. E, também, as contribuições diante das poucas elaborações que abordam, na tradição da teoria crítica, uma análise sobre a cidade numa perspectiva das relações sociais de gênero e racial, de formas articuladas, conectas.

Nessa relação feminismo e espaço, um dos seus temas centrais diz respeito ao corpo, debate que promove deslocamentos teórico-políticos em diversos campos da vida social, tornando visíveis as desigualdades e a dominação às quais estão sujeitas as mulheres. Os corpos das mulheres habitam vários espaços sociopolíticos e territoriais, fazem parte de diferentes contextos de exploração sexual, por conta do sistema patriarcal-colonial-racista, que se apossa como forma de controle e profusão do medo que se produz e se (re)produz na cidade. Desta forma, recorrer às conexões materiais e simbólicas, que estes corpos produzem como construção das relações sociais, contribui para a análise crítica das desigualdades socioterritoriais em diálogo com o pensamento feminista negro decolonial.

O pensamento feminista negro é uma teoria social crítica, assentada na experiência das mulheres negras, no ativismo, na vivência cotidiana. É um projeto político que busca dar visibilidade à produção intelectual das mulheres negras de várias partes do mundo, e várias iniciativas ocorrem no Brasil. O propósito aqui é trazer outras epistemologias de ruptura com o pensamento hegemônico eurocêntrico, para fortalecer análises mais alinhadas com a realidade do sul global, a partir da produção intelectual feminista do sul.

Patricia Hill Collins (2019), em *Pensamento Feminista Negro*, apresenta importante contribuição à epistemologia feminista negra, a partir da experiência das mulheres negras estadunidenses, promovendo aproximações e visibilidade com a produção de intelectuais afro-brasileiras (Lélia Gonzalez) e latinas (Ochy Curiel), que ainda seguem secundarizadas. Por vezes, objeto de ataques, com argumentos que visam sua “invalidade teórica”, por questionarem o paradigma eurocêntrico, branco e masculino, como critica também hooks (2019).

O pensamento feminista negro, em diálogo com a perspectiva da teoria social crítica, tem como horizonte a emancipação, fortalecimento, o empoderamento das mulheres negras individual e coletivamente, mediante o compromisso com a justiça social, no enfrentamento ao capitalismo, sexismo e racismo institucionalizado. Ainda, “[...] desenvolver o pensamento feminista negro como teoria social crítica implica incluir tanto as ideias de mulheres negras que não eram consideradas intelectuais [...] quanto as ideias que emanam dos ambientes de conhecimento mais formais e legitimados” (COLLINS, 2019, p. 55). Duas dimensões que dialogam na sua base, a dialética e a dialógica, na produção de conhecimento, que mesclam experiências cotidianas das mulheres negras, saberes individuais, coletivos, e resistências às opressões interseccionais de classe, gênero e raça.

O feminismo negro trata das opressões interseccionais (raça, classe, gênero, sexualidade) que marcam de forma particular a experiência das mulheres negras, como grupo social, e num contexto sócio-político-econômico cultural situado. Uma vez que o paradigma da interseccionalidade “[...] nos lembra que a opressão não é redutível a um tipo fundamental, e que formas de opressão agem conjuntamente na produção da injustiça” (COLLINS, 2019, p. 57).

Em síntese, a epistemologia feminista negra é uma *práxis*, que nos embasa para as análises a serem desenvolvidas. Especialmente, como método de análise, por partir dos saberes localizados, situados das mulheres negras, por ativar a identidade e consciência coletiva de suas particularidades e singularidades relativas às opressões, instrumentalizando-as para gerar resistências às múltiplas formas de injustiça social. É, antes de tudo, um projeto político dinâmico, que alia como pares dialéticos e dialógicos, teoria-prática, cotidiano-comunidade, experiências-saberes.

A *interseccionalidade* é um conceito relevante por definição teórica e posicionamento político na afirmação da produção acadêmica das intelectuais negras, e por avançar na sua dimensão de análise, como instrumento teórico-metodológico, na compreensão das desigualdades de classe, raça e gênero sem sobreposições ou hierarquias.

Essa perspectiva de análise articulada às dimensões e contradições geradoras de desigualdades estruturais é também abordada por Saffioti (2004b) em sua tese do envelhecimento, não se tratando de uma adição, mas de uma análise que permite compreender as dinâmicas distintas e tendências quantitativas e qualitativas geradoras de desigualdades. Compreensão esta também aportada por Collins e Bilge (2021), quando destacam que não se trata de uma análise fixa, onde se sobrepõem marcadores sociais, mas como essa interseccionalidade das opressões se conectam às condições objetivas e subjetivas, à experiência individual e vida cotidiana das mulheres negras.

A interseccionalidade é uma ferramenta analítica que permite tornar visível a complexidade dos problemas sociais que as mulheres negras enfrentam diante das estruturas geradoras de injustiças sociais em diferentes espaços da vida social e que são traduzidas em desigualdades. Estudos demonstram, estatisticamente, que as mulheres negras estão na base da pirâmide social, por isso “[...] elas conheciam melhor do que suas companheiras com privilégio de classe, de qualquer raça, os custos da resistência à dominação de raça, classe e gênero” (HOOKS, 2019, p. 69).

As condições de vida das mulheres negras são evidências da necessidade de se promover este giro epistemológico feminista. Sobretudo, fazer a crítica ao conhecimento baseado na universalização das mulheres, com base no padrão da branquitude, feminilidade e estética, que produzem construções imagéticas sobre as mulheres negras como formas de controle e poder. Este conhecimento é geralmente eurocentrado e mantém a ideia de que há uma experiência comum compartilhada entre as mulheres, ocultando as relações de desigualdades e diversidades na intersecção de classe e raça entre as mulheres.

É, tomando por base as diversidades e diferenças entre nós mulheres, que apresento como ponto de partida a crítica sobre a universalidade da categoria mulher, relevante para os estudos e práticas, que buscam romper com a perspectiva eurocêntrica. Lugones (2014) chama de colonialidade de gênero as diferenças que estão postas na vida das mulheres, na vivência de desigualdades e discriminações que adevêm do racismo e sexismo.

Para a autora, a colonialidade do poder é indissociável das colonialidades produzidas por um sistema de dominação-exploração eurocêntrico, sobre gênero, raça e sexualidade, e como as violências de gênero são profundamente racializadas. É uma contribuição que dialoga com as análises de hooks (2019) e Collins (2019) ao empreender uma crítica à construção epistemológica eurocêntrica sobre a luta das mulheres, invisibilizando as mulheres de cor.

María Lugones (2008) traz outras compreensões e contribuições, cosmovisões, a partir de uma perspectiva epistemológica descolonial, e nos aponta como horizonte a afirmativa de

uma análise interseccional como fundamental para desvelar os diferentes marcadores sociais que incidem sobre as condições de vida das mulheres em sua diversidade, sobretudo geopolítica.

Nestes termos, recorro ao diálogo com teóricas do campo do feminismo do pensamento crítico. E, de forma particular, as feministas negras, que oferecem uma contribuição significativa no sentido epistemológico, reposicionando o debate hegemônico no campo do feminismo, descolonizando-o. Demarco ainda que os aportes das feministas negras e suas contribuições são contemporâneos da emergência do feminismo no Brasil, embora muitas vezes sejam invisibilizados, assim como as produções crescentes de feministas negras e antirracistas que pontuam outros elementos do cotidiano das mulheres negras, como a vivência afetivo-sexual, a arte a cultura, estética, a religiosidade, que rompem com o padrão de conhecimento eurocentrado.

É fato que a luta feminista é anterior à legitimidade que adquiriu a categoria gênero no mundo acadêmico, sobretudo, a partir dos anos 1970. No entanto, foi a contribuição das feministas, no campo acadêmico e na militância política, que produziu esse giro epistemológico, ao colocar as desigualdades das relações sociais de gênero em várias dimensões da vida social, sexuando as experiências humanas, uma corporificação do social a partir das categorias de sexo e as respectivas relações de poder, afirmando as mulheres como categoria de análise e sujeito político.

A categoria gênero, como relação social e numa dimensão histórica (SCOTT, 1991, SAFFIOTI, 2004b) contribui para apreensão e análise da desigual relação entre homens e mulheres em diferentes dimensões da vida social, tais como: na produção do conhecimento, no mercado de trabalho, na política, na vivência dos espaços públicos. Ou seja, em várias esferas do cotidiano de experiência das mulheres, revelando suas conexões com o poder nos âmbitos público e privado. É uma chave de leitura importante para historicizar as relações sociais de gênero, uma vez que o gênero constrói o sexo, e vice-versa, é uno, indivisível. É mais um campo categorial que nos auxilia no conjunto de problematizações acerca das desigualdades materializadas no território.

Para Saffioti (2004b), a associação entre gênero e patriarcado, por sua base material e social, reflete uma relação hierárquica dos homens sobre as mulheres, um sistema de controle por toda sociedade, que se refere a séculos de história, e se forjou por uma:

[...] dinâmica de controle e medo que rege o patriarcado. Embora sempre referido às relações entre homens e mulheres, o patriarcado está mais

profundamente vinculado às relações entre os homens. [E, neste sentido] [...], nem todas as sociedades são estruturadas em termos patriarcais. Assim, ‘a desvalorização da mulher na modernidade deriva das próprias relações sociais modernas (SAFFIOTI, 2004b, p. 137).

A dinâmica entre controle e medo é um dos mecanismos do patriarcado como sistema de exploração-dominação que normatiza e naturaliza essas relações como dimensão dessa engrenagem que desvaloriza social e politicamente as mulheres, mediante a consolidação dos papéis de gênero na sociedade, a divisão sexual e social do trabalho, estruturando a vida social. E, de forma particular, impacta na dimensão física das cidades, neste binarismo de gênero, que se efetiva nas interdições e limitações das mulheres na vivência das cidades, como veremos mais adiante. Reforçando a dimensão da reprodução social e biológica como obrigatoriedade feminina e expandidas para a esfera do consumo, com a instalação dos serviços – supermercado, padaria, frigorífico, farmácia, etc. –, que permitem o acesso ao trabalho pelas mulheres no entorno à sua moradia.

É importante reafirmar as conexões entre o capitalismo- patriarcado-racismo no espaço urbano, uma vez que a sociedade capitalista se molda e se constitui pela hegemonia masculina. É, portanto, o homem o “determinante”, a falocracia, a norma dominante e constitutiva que norteia o funcionamento da dinâmica socioespacial. O que implica na estruturação, material e subjetiva, do trabalho, a sua divisão social, sexual e racial do trabalho no território, a disposição de monumentos e símbolos arquitetônicos, serviços urbanos e comerciais, dentre outros. Revelam as desigualdades de gênero e racial na dimensão socioespacial das cidades, e que será aprofundada no ponto 2 deste capítulo.

Paula Soto Villagrán (2014), antropóloga e estudiosa do espaço urbano, rural e de gênero da Universidade Autónoma Metropolitana - Unidade Iztapalapa, UAM-México, indica três questões sobre as relações de gênero e o urbano para análise: 1) o espaço urbano é organizado por dicotomias geográficas, que reforçam a lógica do sistema patriarcal de oposição público-privado e ratificam os tradicionais papéis de gênero; 2) a reprodução da representação simbólica da mulher, feminina, frágil, delicada, e a do homem, como viril, grande e poderoso, o espaço da casa e da rua, que se revelam na estrutura física, arquitetônica, e na ocupação dos espaços; e 3) a invisibilidade das mulheres no espaço urbano, afirmadas por uma razão patriarcal, que reforça o papel das relações de gênero nas dimensões da produção e reprodução social:

En particular se ha abordado los impactos de las interconexiones entre patriarcado y capitalismo examinando principalmente las dimensiones del

empleo femenino en los procesos de reestructuración industrial. Fundamental importância há tenido, la incorporación massiva de las mujeres al mercado laboral y desprendiéndose de ellos los análisis sobre las políticas de empleos, las tasas de actividad economía femenina, la remuneración diferencial entre hombres e mujeres, la definición de empleos para mujeres y el peso del trabajo doméstico para la reproducción de relaciones sociales de dominación y subordinación (VILLAGRÁN, 2014, p. 202, grifos nossos).

Essa composição demonstra a articulação e indissociabilidade do privado-público, como parte da dinâmica extensiva do trabalho das mulheres para atender às necessidades e obrigatoriedades da vida laboral e doméstica, que a autora Calió (1997) chama de dinâmica econômica, que favorece um “*lar expandido*”, onde as responsabilidades com as tarefas de cuidado da família e da casa, se espriam pelo território, pela cidade, parte do fluxo contínuo da economia doméstica. É um mecanismo que contribui para o controle dos corpos femininos e a seu confinamento ao espaço doméstico.

A dinâmica extensiva, contínua, da jornada de trabalho entre as dimensões da produção e reprodução social é analisada pela socióloga e feminista Maria Betânia Ávila (2009), ao refletir sobre as desigualdades no uso desse tempo pelas mulheres no trabalho remunerado e não remunerado, como parte da organização da vida cotidiana destaca que o ritmo intenso de trabalho:

Esse ritmo leva, também, ao confronto com os limites e as contradições dados pelo antagonismo entre as duas esferas do trabalho remunerado e não remunerado, pois o cansaço de uma jornada de trabalho se acumula com o da outra jornada, já que elas se realizam em continuidade e em intermitência uma com a outra [...] (ÁVILA, 2009, p. 294).

Portanto, essa extensividade no tempo da vida cotidiana das mulheres para atender às responsabilidades das dimensões produtiva-reprodutiva, apontam para a relação dessa jornada que se prolonga num *continuum* com a sua movimentação, deslocamento, no território. Impacta sobre os corpos políticos das mulheres numa tensão que é das contradições dessas duas esferas, que organiza e define a divisão sexual e racial do trabalho, mas também pelas marcadas de uma vida urbana de múltiplas por complexidades – desigualdades, racismo ambiental.

Portanto, compactuando que nesta relação espaço e tempo não há uma dupla jornada na vida das mulheres, mas uma jornada que é sequencial, intermitente, que se revela neste deslocamento poligonal das mulheres, com uma mobilidade desencadeada pelas requisições da vida produtiva, reprodutiva, social, biológica e de cuidado que atravessam o território num

tempo que apresenta uma velocidade- movimentação para corresponder às obrigаторiedades postas pela divisão sexual e racial do trabalho.

Para Sonia Alves Calió (1997), geógrafa feminista e pesquisadora do Núcleo de Estudos da Mulher e Relações Sociais de Gênero da Universidade de São Paulo (USP), a invisibilidade das relações de gênero no espaço urbano é uma das expressões do patriarcado, presente também na produção do conhecimento acadêmico. A análise das relações sociais de gênero numa perspectiva da estrutura social e espacial ajuda a compreender a influência androcêntrica no âmbito das disciplinas acadêmicas, profissões, como também como “[...] as relações sociais entre os sexos, a divisão sexual do trabalho, as relações entre produção e reprodução, entre capitalismo e patriarcado, com o objetivo de tornar clara a relação específica das mulheres com o meio ambiente e com o espaço” (CALIÓ, 1997, s. p.).

As dimensões do controle e do medo como expressões do domínio patriarcal e sua manifestação na dinâmica material e imaterial, concretizada na forma da subjugação e violência contra as mulheres, têm múltiplas formas – física, psicológica, social, moral, sexual, patrimonial, obstétrica – o que não se restringe ao espaço da casa, do privado, do doméstico, que, como já demonstrado, é inseparável da esfera pública. E neste estudo, reforçamos as análises que tomam as expressões da violência sexista como fenômeno que se efetiva no espaço doméstico e que transborda para o espaço público, a exemplo dos crimes de importunação sexual nos transportes públicos e entornos (vias, plataformas de acesso, etc.).

E, por seu turno, o tempo gasto pelas mulheres – nas atividades de reprodução social cotidianas e nos deslocamentos para o trabalho produtivo formal ou informal, nas tarefas de cuidado de si e/ou familiares, na locomoção para deixar os filhos/as na creche, escola ou na rede de cuidado no âmbito familiar ou vizinhança – não é valorado do mesmo modo. Nesta dinâmica, o tempo que tem valor é o da produção social, ficando invisível o tempo social despendido pelas mulheres em geral, de forma particular das mulheres pobres e negras, nas atividades do trabalho doméstico e de cuidados.

O cotidiano, em suas expressões diárias, revela no plano singular as contradições e desigualdades das manifestações fenomênicas das relações sociais de gênero e raça que estruturam a divisão sexual do trabalho. A opressão interseccional, nas vivências das mulheres, está presente nos territórios por onde circulam, e em diálogo com os “papéis de gênero” socialmente construídos.

Desta forma, o conceito do cotidiano – entendendo o cotidiano numa perspectiva histórica – é central para compreender as desigualdades impostas pela divisão sexual e racial do trabalho e suas manifestações no espaço urbano, apontadas também como uma construção.

para segregação por marcadores de gênero, racial, vivência da sexualidade, por deficiência, dentre outros.

Agregamos a estas interconexões as contribuições de feministas negras e os aportes que decorrem de perspectiva interseccional, como instrumento de análise sobre a dimensão territorial. Como nos apontam Lélia Gonzalez (1984) e Sueli Carneiro (2011), há uma divisão sexual e racial do trabalho que é decorrente do sistema patriarcal-colonial e racista. E ao incorporarmos a dimensão de classe, raça e gênero/sexualidade, ampliamos as chaves de leitura para compreendermos as desigualdade e diferenças na vida das mulheres, onde a hierarquização, desvalorização e inserção das mulheres no mercado de trabalho e nos territórios é expressão, quantitativa e qualitativa, dessas desigualdades. Por conseguinte, para as mulheres negras e pobres se apresentam outros contornos e conexões pela interseccionalidade das opressões. Sobretudo por sua inserção, historicamente, em postos mais precários e desprotegidos e sobrecarga com o trabalho doméstico e cuidados de si e para outras mulheres da família. Portanto, é essa apropriação do trabalho das mulheres, pelos homens, pelo capital, Estado, família, de forma gratuita e em tempo integral, que toma sua forma de exploração mais aguda pós século XIX, com a constituição da classe trabalhadora e conformação de um novo tipo de família, como nos aponta Saffioti (2013) com uma formação sócio-histórico-urbano- industrial. O que demonstra, como tendência e numa análise situada, que há uma apropriação gratuita do trabalho das mulheres, parte de uma estratégia capitalista para assegurar a reprodução da força de trabalho, inclusive precarizando e subordinando ainda mais o trabalho das mulheres negras, neste novo ciclo de mercantilização da vida social. É contando com o tempo-espaço, o trabalho e os corpos das mulheres que a sustentação da vida se efetiva, diante de um trabalho profundamente invisibilizado, assim como o tempo-espaço da sua realização.

Com a divisão sexual e racial do trabalho estruturada hierarquicamente, há a desvalorização do trabalho realizado pelas mulheres. Reforça a ordem, o sistema capitalista-patriarcal, naturalizando as desigualdades e colocando o espaço da rua como o não lugar das mulheres, criando a separação do público – política, a rua – e do privado – a casa, família. E, desta forma, me aproximo do conceito da *diferenciação sexual do espaço* utilizado por Silvia Federici (2017) para afirmar que, na nova ordem mercantil, a transição do capital estruturou as relações sociais de sexo/gênero. A diferenciação sexual do espaço, veta e dificulta a presença das mulheres no espaço público ao longo dos séculos, sob pena de estarem sujeitas a atitudes sexistas, patriarcais, de apossamento e sujeição dos seus corpos aos “desejos” e interesses masculinos, mas sempre em profundo conflito e resistências por parte das mulheres.

As dificuldades de as mulheres circularem no espaço público sem serem importunadas são enormes, devido aos padrões econômicos e culturais constituídos como apresentado anteriormente. Então, para discorrer sobre a (re)produção da vida social, há muitos elementos a serem explorados. Neste estudo, delimitamos como foco tratar da particularidade das condições de vida das mulheres, mediadas pelo uso da mobilidade no território – bairro/cidade, já que as condições concretas e singulares das desigualdades vividas pelas mulheres da classe trabalhadora, negras, se expressam no contínuo da jornada de trabalho (produtivo e/ou reprodutivo-doméstico e de cuidados).

Nesta perspectiva, compreendemos que as desigualdades sociais e de gênero se manifestam no cotidiano e nas condições de vida das mulheres (ÁVILA, 2018; ÁVILA; FERREIRA; ARANTES, 2016; CISNE; SANTOS, 2018; SAFFIOTI, 2004b). Tais condições decorrem do processo de construção social de relações desiguais, a partir da estruturação material e ideo-política, centrada no poder masculino sobre as mulheres. Expressa-se ainda contra a população LGBTQIA+, com um sistema de dominação que explora, oprime, domina e subordina as mulheres, e toda sexualidade dissonante da heteronormatividade.

O patriarcado<sup>63</sup> é revelador das contradições e conflitos entre homens e mulheres e entendido como uma construção sócio-histórica, marcada por relações desiguais de poder entre as categorias de sexo. Para Cisne e Santos (2018), as bases de sua estruturação têm materialidade. Destacam quatro dimensões, que sustentam o patriarcado, a saber:

1) as relações sociais de sexo/sexualidade; 2) a constituição da família heteropatriarcal-monogâmica associada ao controle sobre a subjetividade e o corpo (e seus produtos – como controle da procriação e criminalização do aborto) da mulher e do que é associado ao feminino em toda sua heterogeneidade de expressão; 3) a divisão sexual e racial do trabalho; 4) violência contra à mulher e população LGBT (CISNE; SANTOS, 2018, p. 45).

As expressões das relações patriarcais de gênero (SAFFIOTI, 2004b) se articulam e se interconectam no cotidiano de dominação que sujeita as mulheres nos espaços da vida material – produção e reprodução social – ao ambiente doméstico e público. Essa construção social define e determina a desvalorização do trabalho das mulheres e sua subjugação, o controle

---

<sup>63</sup> Para essa análise, ver as reflexões de Saffioti (2004b), Federici (2017) e Ávila (2018), nas quais o patriarcado é um sistema de poder dos homens, falocêntrico, anterior ao modo de vida social capitalista. Porém, toma novas dimensões no âmbito desta sociabilidade, marcada pela apropriação privada da terra, acumulação de riquezas, reforçando as desigualdades no âmbito da divisão social do trabalho, e dando centralidade no âmbito da família heteronormativa às funções no campo da reprodução social da força de trabalho pela apropriação dos corpos, saberes e trabalho das mulheres, com fins da acumulação capitalista.

sobre seus corpos, sobre os territórios, criando uma situação de insegurança e medo, que controla seu ir e vir, sua vida social e autonomia reprodutiva, limitando a vida e a criatividade das mulheres.

O controle, por meio da ideologia e sua base material, sugere culturalmente que determinados lugares são inseguros para a permanência das mulheres e contribui para a cristalização e reprodução dos espaços para homens e mulheres. Desse modo, a estrutura de dominação sexual, racial e de classe segrega o espaço urbano. O patriarcado promove uma sexualização da cidade, onde a rua, o espaço público, é reservada aos homens, idem para a política e o econômico. O doméstico, a casa, o cuidado da família, às mulheres (CALIÓ, 1997).

O sistema de dominação gera a “[...] invisibilização das mulheres na multidão urbana” (CALIÓ, 1997, s. p.) como sujeitos, e fortalece os privilégios da branquitude na ocupação socioespacial. A crítica à naturalização das desigualdades entre homens e mulheres no urbano visa combater os privilégios do poder androcêntrico e racial e as interdições que sujeitam as mulheres, especialmente as pobres, negras, chefes de família, à estruturação do sistema capitalista-patriarcal-racista, que objetifica seus corpos, assentada na ideia da propriedade privada, controle e contrato social-sexual.

Para as mulheres da classe trabalhadora, o cotidiano da vida laboral e reprodutiva tem uma dinâmica de deslocamento mais complexa e pentagonal do que a dos homens. O deslocamento é considerado linear para eles, casa-trabalho. Portanto, há um impacto maior da mobilidade na vida das mulheres, em razão de múltiplos deslocamentos e das restrições nos territórios em diálogo com as opressões interseccionais.

Assim como Scott (1991) cunhou o termo gênero como uma categoria útil para análises sobre as assimetrias nas relações de gênero ao reconhecer nesta uma potencialidade analítica e provocar uma reflexão que questionava a naturalização dos papéis sociais de sexo e as relações de poder. Na questão racial, como construção histórica, social, ideológica, e instrumento de controle pautado no privilégio da branquitude, a professora Nilma Lino Gomes, ex-Ministra das Mulheres, Igualdade Racial e dos Direitos Humanos no Brasil, na gestão da Presidenta Dilma Rousseff, traz contribuições para análise da categoria: [...] raça como uma classificação social construída no processo de dominação colonial moderno eurocentrado, fazendo-se necessária sua ressignificação, ‘como categoria útil’ de análise para entender as relações raciais (CARDOSO, 2012, p. 54).

Raça e gênero são, portanto, categorias de análise para desvelar processos de dominação/subjugação, político-cultural, cujos processos históricos, especialmente da dominação eurocêntrica, definem mecanismos de valorização e de hierarquia, como parte das

relações de poder e privilégios, estruturados no âmbito da sociedade do capital-mundo. Colocando, sobretudo, as mulheres pobres e negras em posição de invisibilidade e subalternidade na vida social.

Nessa direção analítica, a articulação das três contradições básicas de classe, raça e gênero, nos permite avançar para uso de ferramentas teórico-metodológicas mais apropriadas para desvelar fenômenos geradores de desigualdades. Por isso, a adoção do conceito da interseccionalidade para compreender a complexidade das relações sociais e suas expressões na vida dos sujeitos em sua vivência territorial.

Assim, no caminho das reflexões de Saffioti (2004a), entendemos que numa análise imbricada, articulada, não há uma primazia do gênero em relação a raça ou classe ou vice-versa, mas:

[...] colocam-se os três eixos na mesma posição, acreditando-se que não cabe ao cientista ordená-los em termos de sua capacidade de estabelecer ópticas de percepção e análise da realidade. A conjuntura do momento determinará qual dos três eixos deterá a preeminência nos sujeitos em interação. Há que se pôr em relevo a reciprocidade entre, de uma parte, o gênero, a raça/etnia e a classe, e de outra, a sociedade como um todo (SAFFIOTI, 2004, p. 58).

Neste estudo nos apoiamos nas contribuições de autoras do feminismo negro para dialogar com a perspectiva interseccional, e suas conexões explicativas espaço-territoriais. Do ponto de vista teórico-metodológico, a perspectiva foi construída pelo feminismo negro desde as contribuições de Lélia Gonzalez nos anos 1970/1980, Angela Davis (2016), em *Mulheres, raça e classe*, Patricia Hill Collins (2017), dentre outras.

Todavia, a síntese produzida por Cláudia P. Cardoso (2012) sobre a centralidade do conceito da interseccionalidade pelas feministas negras me fez avançar na compreensão conceitual e metodológica, como não estática. Pelo contrário, sua aplicação é para análise da vida real, e a centralidade está na experiência das mulheres negras na vivência do sexismo e do racismo.

O conceito de interseccionalidade ficou conhecido a partir do clássico texto de Kimberlé Crenshaw em 1989, republicado em 1991<sup>64</sup> (cf. COLLINS, 2017), e lhe foi atribuído como criadora. No entanto, numa perspectiva de memória e da história, o debate dos movimentos sociais negros e de mulheres negras, sobre a articulação entre dominação e poder

---

<sup>64</sup> “Desmarginalizando a intersecção de raça e sexo: uma crítica da doutrina feminista” (1989) e “Mapeando as margens: interseccionalidade, políticas de identidade violência contra as mulheres de cor” (1991). Para uma crítica sobre os limites e potencialidades da abordagem pela autora, ver Collins (2017).

no tocante a raça, classe e gênero/sexualidade, data dos anos 1970 e se espraia para o âmbito acadêmico, com provocações das negras afro-americanas. No Brasil, a partir dos anos de 1980, a reflexão recebe contribuições das feministas negras brasileiras como Lélia Gonzalez, Beatriz Nascimento, Neusa Santos e Suely Carneiro (SILVA, 2021).

Advindo das feministas negras estadunidenses, a ideia de interseccionalidade foi apresentada como chave de leitura para se compreender o sistema de dominação articulado entre classe, raça e gênero. Contribuições que nos servem de orientação metodológica para compreender a relevância de estudos que consideram o entrecruzamento dessas dimensões para uma melhor compreensão dos processos de desigualdades e discriminações no âmbito das sociedades multirraciais, reafirmando a não hierarquização das desigualdades, mas a relação entre estas.

Destaco, a seguir, os pontos de concordância teórico-metodológica de diversas autoras feministas negras, com os quais também me afino e que valorizam sua potencialidade analítica, a saber:

[...] destacam como pontos de concordância entre os estudos sobre interseccionalidade das feministas norte-americanas: 1) em que raça, gênero, classe e sexualidade entre outras, são categorias socialmente definidas e cujos significados são historicamente contingentes; 2) a natureza multiplicativa da intersecção das opressões; 3) as formas de intersecção de dominação criam tanto a opressão quanto a oportunidade para aqueles do status normativo ou não marginalizado, como a branquitude, masculinidade, heterossexualidade ou o pertencer as elites econômicas; os privilégios advêm da ausência da experiência da opressão e dos benefícios diretos, materiais e sociais, decorrentes da classe, da raça e do gênero; 4) em função da transversalidade das hierarquias de poder, é provável que uma pessoa seja simultaneamente favorecida por identidades particulares e prejudicadas por outras (CARDOSO, 2012, p. 55).

Esta síntese, quanto às contribuições das feministas negras norte-americanas e latinas, como Ochy Curiel, chama a atenção para o pouco conhecimento acadêmico e, entre as feministas brasileiras, sobre as inúmeras reflexões acerca do conceito de interseccionalidade. Principalmente a sua potencialidade para analisar as dinâmicas das desigualdades e discriminações associadas, mas também por contribuir metodologicamente com o pensamento decolonial, numa ruptura com a perspectiva tradicional de produção do conhecimento eurocentrado, já que o ponto de partida é afrocentrado. No caso, o conhecimento tem referências epistemológicas do sul global, e reconhece a voz dos sujeitos e a experiência das mulheres negras, suas vivências no sexismo e racismo, e lutas de resistências.

Assim, Cláudia P. Cardoso (2012, p. 58), tomando como referência as análises de Patricia Hill Collins, destaca que:

O pensamento feminista negro, ao assentar-se na interseccionalidade das opressões, está atento ao exame destes níveis, provocando, uma mudança paradigmática, ao priorizar, nas investigações, as experiências das mulheres negras, forçando assim o surgimento de novas interpretações sobre as relações sociais de dominação e resistência, ou melhor, revelando, principalmente, outras formas de saber que permitem/têm permitido aos grupos subordinados se autodefinirem a partir de suas próprias realidades. Por conseguinte, o pensamento feminista negro enfatiza os três níveis [individual, em grupo e sistêmico das instituições sociais] como locais de dominação, mas também, como locais potenciais de resistência (COLLINS, 1990 *apud* CARDOSO, 2012, p. 58).

A referência e a adoção do conceito de interseccionalidade contribuem para que, na produção do conhecimento e na luta feminista, seja dada visibilidade às vozes das mulheres em suas desiguais e diferentes experiências. Ainda, para que se rompa com a falsa polêmica da hierarquização das opressões pelas feministas negras, ao destacarem que essas se atêm apenas à dimensão racial. Numa perspectiva relacional, materialista e de totalidade não cabe uma leitura compartimentada, isolada ou prioritária de uma dimensão em detrimento de outra. Classe, gênero e raça se entrecruzam, coexistem, articulam-se como modo de pensar e agir, a fim de se compreender as múltiplas determinações da realidade social.

É importante destacar que a interseccionalidade não é a revelação pura e simples dos sistemas de opressão. Porém, numa perspectiva crítica do conhecimento e de lutas emancipatórias, é preciso considerá-la como um compromisso político com as oprimidas, um projeto do feminismo negro, muito mais que um modismo.

E como afirma Carla Akotirene (2019, p. 37-38):

A interseccionalidade permite as feministas criticidade política a fim de compreenderem a fluidez das identidades subalternas impostas a preconceitos, subordinações de gênero, de classe e raça e às opressões estruturantes da matriz colonial moderna da qual saem. [...] a epistemologia feminista negra pensada por Patricia Hill Collins, recrimina argumentos de competição entre os mais excluídos, as hierarquias entre os eixos de opressão e violações consideradas menos preponderantes. Juntos racismo, capitalismo e heteropatriarcado devem ser tratados pela interseccionalidade observando os contornos identitários da luta antirracista diaspórica<sup>65</sup> (AKOTIRENE, 2019, p. 37-38).

---

<sup>65</sup> A dimensão diaspórica tem valor analítico por referir-se às condições e contextos sociopolíticos de conflitos, subordinações, de uma população negra que foi sequestrada, desapossada do seu território em decorrência do colonialismo, escravidão, que promoveu dispersão continental

As contribuições ao debate da interseccionalidade, em Patricia Hill Collins (2017), destacam dois campos de debate sobre a interseccionalidade: 1) as mudanças na acepção do termo, em sua forma e conteúdo na ação política e acadêmica; e, 2) a sua compreensão como *práxis* (teoria-prática), para as análises dos elementos – classe, raça e gênero – que estruturam o sistema de dominação capitalista, colonial racista de supremacia branca.

A interseccionalidade teórico-política e metodológica é crítica e *práxis* no âmbito do feminismo negro (COLLINS, 2017), conecta-se com a produção de saberes localizados e advindos da luta política, desvelando o impacto estrutural do racismo, classismo e sexismo na vida dos sujeitos, em particular o cotidiano das mulheres negras, mulheres de cor.

Desse modo, o debate da interseccionalidade tem como ponto de partida as contribuições das feministas negras norte-americanas desde 1960, decorrentes da luta política antirracista, do ativismo das mulheres negras<sup>66</sup>, a partir de abordagens sobre os elementos que interseccionavam a dominação e o poder. Portanto, é um conceito que migra da luta social para a academia. E, neste trânsito, ocorre o que Collins (2017) indica como *uma perda na tradução*<sup>67</sup>, perda da relação indissociável entre conhecimento emancipatório e emancipação política, que é a perspectiva da *práxis* e de totalidade.

A crítica de Collins (2017) às reduções no uso do conceito da interseccionalidade são procedentes, pois, para o feminismo negro, a interseccionalidade é política e teórico-metodológica. O debate intelectual da dominação de raça, classe, gênero e sexualidade não podem sobrepor-se à potência de transformação da realidade das mulheres negras, já que é o conjunto desses elementos que estruturam a experiência de dominação e opressão dessas mulheres por um sistema de desigualdades e injustiça social profundamente complexo e articulado em sua base analítica. Isso “[...] porque racismo, exploração de classe, patriarcado e homofobia, coletivamente, moldavam a experiência de mulher negra, a libertação das

---

<sup>66</sup> É uma referência na demarcação deste conceito a *Declaração de feministas negras*, do Coletivo Combahee River, *A Black Feminist Statement*, de 1982. E destacamos também as contribuições de autoras, ativistas e acadêmicas negras na ampliação dessa análise a partir da perspectiva interseccional, como “[...] mulheres negras afro-americanas, que estabeleceram as bases para o que veio a ser conhecido como interseccionalidade, incluem Civil Wars, de June Jordan (Jordan, 1981); o clássico *Sister Outsider* (Lorde, 1984) de Audre Lorde; e o inovador *Mulheres, Raça e Classe* de Angela Davis (Davis, 1981)” (COLLINS, 2017, p. 8-9).

<sup>67</sup> Aqui se refere ao debate nos anos de 1980 e 1990, quando as normas acadêmicas e a incorporação do campo de estudos de raça, classe, gênero e sexualidade não remetem à origem da luta política no âmbito dos movimentos sociais e de mulheres negras, além de tratar o conceito da interseccionalidade como nominando o campo de estudos e pesquisas - em raça, classe e gênero – e como um termo que abarcava esse conjunto. Esta perspectiva desvirtua a proposta de análise como dimensões articuladas das intersecções do poder, como construção mútua do sistema de dominação e um campo de pesquisa, produção do conhecimento e *práxis*. Ou seja, a crítica reside na separação entre conhecimento emancipatório e política emancipatória no âmbito da academia pela tendência de hegemonia teóricas de cunho liberal e pós-estruturalistas em algumas áreas do conhecimento.

mulheres negras exigia uma resposta que abarcasse os múltiplos sistemas de opressão” (COLLINS, 2017, p. 8).

Em síntese, a interseccionalidade está relacionada a um princípio ético, a um *ethos* social de justiça social e que “[...] a promessa inicial do feminismo negro e a ideia de interseccionalidade que a acompanhou consistia em promover políticas emancipatórias para as pessoas que aspiravam a construção de uma sociedade mais justa” (COLLINS, 2017, p. 15).

A proposição de interseccionalidade por Crenshaw (2002), a partir das discriminações que se cruzam em avenidas, por marcadores sociais de opressão, é sublinhada por críticas. Diferentes perspectivas (lesbofeministas, indígenas latinas, mulheristas africanas, materialistas, dentre outras) apontam seus limites teórico-metodológicos, que podem ser consultados numa leitura mais apurada em Akotirene (2019) e Collins (2017). A popularidade acadêmica do conceito não menciona a articulação entre o sistema de dominação, poder e opressão, presentes na agenda política e acadêmica das mulheres negras desde 1970. Seu apagamento na história desarticula o projeto político emancipatório geral da população negra do projeto emancipatório das mulheres negras em particular (SILVA, 2021).

Em outra síntese, a interseccionalidade pode ser vista como: “a) uma das ferramentas teórico-metodológicas possíveis para entender as múltiplas opressões; b) a interseccionalidade não estabelece uma hierarquia ou somatória de opressões; c) o lugar de fala de cada indivíduo é multirreferenciado a partir de suas experiências” (ASSIS, 2019, p. 18).

A conexão da exploração de classe, das opressões de gênero e raça, permite compreender a sua construção histórica a partir do desafio da análise interseccional, dando visibilidade às semelhanças e dissimilaridades que marcam a vida de homens e mulheres, pessoas brancas e negras. E, sobretudo na racialização do gênero, deixar explícitas as desigualdades e discriminações das mulheres negras, em razão da ideologia da branquitude – hierarquização social baseada na raça e suas construções sociais discriminatórias – e sexista.

A crítica ao pensamento feminista eurocêntrico foi avançando na medida em que o movimento de mulheres negras cresceu na produção do conhecimento, em diferentes áreas, e na luta política, afirmando as mulheres negras como sujeitos políticos da luta feminista e na produção do saber, questionando a todo momento a sua invisibilidade política e o reducionismo de sua luta ao campo identitário.

Lugones (2014) chama a atenção de que o feminismo é uma narrativa da opressão e da resistência das mulheres. Desta forma, a sua perspectiva decolonial se soma às contribuições das feministas negras que combinam as opressões da racialização com a exploração da colonialidade capitalista, aos processos subjetivos/intersubjetivos das formas de poder, aos

quais estão sujeitas as mulheres colonizadas. Para a autora, “[...] descolonizar o gênero é necessariamente uma *práxis*. É decretar uma crítica da opressão de gênero racializada, colonial e capitalista heterossexualizada visando uma transformação vivida do social” (LUGONES, 2014, p. 940, grifo meu).

As contribuições de pensadoras feministas negras brasileiras, latinas e norte-americanas, como consolidação de um conjunto de reflexões e aproximações teórico-políticas, dão visibilidade à grandiosidade dos aportes nos últimos sessenta anos, pelas mulheres negras acadêmicas e ativistas, e colaboram na construção de um feminismo negro transnacional, como nos aponta Collins (2019, p. 13), revelando pontos em comuns:

Ambos os grupos enfrentam desafios semelhantes: por exemplo, lidar com os legados da escravidão que costumam desvalorizar a condição da mulher negra, bem como elaborar respostas ao racismo antinegro que assume formas específicas conforme o gênero. No entanto, não se pode nem se deve pensar que essas histórias e os feminismos negros produzidos por elas, ainda que semelhantes, sejam um só. As formas que esse racismo assumiu nessas sociedades de colonizadores brancos se mostraram extremamente variadas, assim como as relações das mulheres negras com elas. Há imenso potencial de diálogo contínuos entre o feminismo afro-brasileiro e o afro-americano, o que indica possibilidades ainda mais amplas de diálogos semelhantes em um contexto transnacional (COLLINS, 2019, p. 13).

As conexões entre os feminismos negros nos auxiliam a compreender as múltiplas expressões das opressões e explorações nos territórios, sua constituição segregada em razão das desigualdades: econômica, política, cultural e pelas inflexões do racismo e sexismo, historicamente situados. Sem essa visão alargada, há dificuldades em discernir sobre as implicações e impactos do sistema de dominação-exploração-subjugação na vida das mulheres, as opressões interseccionais e as interdições na vivência do direito à cidade.

A desigualdade material e simbólica que estrutura as cidades exclui várias populações de vivê-la de forma livre, democrática e digna. É o caso das pessoas: com deficiência; idosas; jovens; população LGBTQIA+; população negra e mulheres. Ao articular as esferas de classe, raça e gênero/sexualidade, verificamos na ação destes sujeitos que questionam a lógica heteronormativa-patriarcal por sofrerem repressões, violência, a ocupação do espaço da rua instando sua constituição avessa aos corpos políticos dissonantes.

Muitos espaços públicos no Brasil, como exemplo o uso de parques, bares, centros históricos, são também lugares de preconceitos e discriminações contra negros/as, Gays, Lésbicas, Trans e mulheres cis. Por outro lado, são lugares disputados pelos movimentos organizados em contraposição e resistências às discriminações, com ações antissistêmicas,

como os “Beijaços”, Ocupes e as apresentações e batalhas poéticas do Slam das Minas<sup>6868</sup>, uma expressão insurgente na ocupação dos espaços públicos.

Reafirmamos que homens e mulheres vivem de maneiras diferentes a cidade e os problemas da vida urbana, porque o sistema capitalista-patriarcal-racista, enquanto uma simbiose da dominação-exploração, se expressa no cotidiano como produtor de desigualdades e materialidades dessa ordem que resulta em restrições na vida das mulheres, especialmente no ir e vir no território.

#### 4.2 CIDADES NÃO SEXISTAS E NOVOS CONSTRUCTOS A PARTIR DO FEMINISMO

Quando decidi refletir e escrever sobre a questão de mulheres e cidades, já fruto de inspiração para o doutorado, fui muito motivada por minha vivência nesta cidade, mas também pela observação e diálogos cotidianos com as mulheres nas ações políticas. Pela vivência de mulher no ir e vir na cidade, principalmente por algumas interpelações, sobretudo, masculinas e acadêmicas, sobre o porquê de pesquisar mobilidade urbana, uma vez que a circulação das mulheres e homens no uso do transporte público era a mesma, “padeciam” dos mesmos problemas, como: engarrafamentos, superlotação, custo da passagem no orçamento etc. E isso me inquietou como pesquisadora, profissional, militante e usuária do transporte público, por viver as expressões das desigualdades e diferenças no ir e vir na cidade.

Neste item as reflexões se ancoram no feminismo materialista decolonial e antirracista junto às outras contribuições apresentadas pela geografia materialista, a arquitetura e o urbanismo feminista, e o serviço social, em suas elaborações da questão social urbana e feminista antirracista.

Diariamente o ir e vir das mulheres nas cidades, nos bairros, em seus territórios de vivência, enfrentam dificuldades e interdições. Há muitas demandas por circulação devido ao mundo do trabalho, da reprodução (ao levar o/a filho/a na escola de bicicleta; ao transitar com carrinho de bebê, entre outras coisas), da vida política, do usufruir e viver com urbanidade o dia a dia na cidade. Às mulheres negras trabalhadoras e periféricas resta o uso do transporte público, o caminhar em ruas mal iluminadas ao sair e/ou chegar em casa do trabalho, ou em busca de atendimento em unidades de saúde, geralmente em horários de pouca circulação de pessoas na rua, dentre outros cenários. Todas essas situações cotidianas de riscos são

---

<sup>68</sup> Batalha de poesia autoral realizada por mulheres na maioria negras, que, com seus corpos políticos, ocupam diferentes espaços urbanos. Ocorre no Brasil desde 2015, tem momentos locais e nacional.

naturalizadas por uma construção ídeo-política que interdita o direito à cidade para as mulheres. Concordamos com a reflexão de Leslie Kern (2021), geógrafa feminista canadense, quando em suas análises sobre a vida urbana e a vivência das mulheres, evidencia as conexões entre as dimensões de classe, raça e vivência afetivo-sexual nas cidades, e reflete que:

[...] as mulheres ainda têm na cidade uma série de barreiras – físicas, sociais, econômicas e simbólicas – que moldam suas vidas diárias de formas profundas (embora, não somente) de acordo com o gênero. Muitas dessas barreiras são invisíveis aos homens, porque sua própria vivência significa que eles raramente as encontram (KERN, 2021, p. 18).

O que a autora afirma é que no planejamento urbano não há uma preocupação com os processos decisórios de alterações urbanísticas, como as definições dos perímetros das ruas e vias públicas, praças, paradas de ônibus, e que de tal forma afetam a vida das mulheres, reificando os papéis tradicionais de gênero e generalizando a experiência dos homens. Além do crescente processo de gentrificação dos centros urbanos, como destaca Kern (2021).

Como vimos no capítulo 3, a luta urbana no Brasil, que data dos anos de 1960, teve avanços e retrocessos, mas com marcos fundamentais para assegurar a ação do Estado na perspectiva do direito à cidade. Porém, o avanço da agenda feminista e racial quanto à mobilidade urbana ainda é muito tênue, porque há resistências na ação política e no âmbito acadêmico de incorporar análises estruturantes a partir das vivências dos sujeitos na leitura territorial urbana.

Compreendemos que há uma política de interdição/permissão de circulação dos corpos. As reflexões sobre elas dizem respeito à arquitetura urbana, à memória simbólica das cidades, às desigualdades socioeconômicas, que nos provocam a perguntar: há um direito à cidade para as mulheres? Especialmente, há um direito à cidade para as mulheres negras, pobres, com deficiência, vivências afetivas dissonantes do cisheteropatriarcado no urbano?

As experiências das mulheres nas cidades são marcadas e impulsionadas pelos imperativos da vida produtiva, da reprodução social e obrigatoriedade do cuidado, e por uma dinâmica intensa territorial nesta mobilidade. Todavia, é invisível tal deslocamento das mulheres tendo em vista as exigências para realização do trabalho e outras necessidades sociais que sustentam a sua inserção, e de outras pessoas que convivem no mesmo espaço doméstico, ao mundo do trabalho e em outras dinâmicas cotidianas dentro de uma complexidade territorial. É uma problemática que tem impactos em diferentes escalas territoriais, marcada por complexas desigualdades, em escalas geográficas diferentes, tanto no contexto nacional quanto em dimensões latino-americanas, demonstrando que a experiência das mulheres no

urbano tem dimensões universais, mas particularidades pelas questões sócio-histórico-geográficas e situadas no tempo. Pensar nesta relação dialética implica compreendermos que:

Es importante remarcar que las ciudades no son iguales entre sí, ni se las vive de igual manera. Hay distintas dimensiones territoriales, en las que se conjuga lo vivencial de lo cotidiano –que marca las diferencias en los modos en que las mujeres viven su cotidianeidad y otras identidades en relación al mundo de la planificación concebido para varones productores. [...]. Otras escalas son el territorio del barrio, de la ciudad o las áreas metropolitanas de esas ciudades. En esos distintos territorios se viven oportunidades y carencias. Las mujeres viven y perciben o temen violencias en espacios privados y públicos, dimensiones interconectadas en dobles restricciones de derechos y autonomías (FALÚ, 2019 *apud* ELORZA, 2019, p. 4-5).

O ambiente urbano é estruturado pelo paradigma patriarcal e reproduz esse modelo num tipo de circulação que limita a vivência das mulheres. É constante, para estas, o medo da violência ao caminharem cedo ao trabalho e no retorno à noite, pois as ruas são escuras e esburacadas, o transporte público é expressão da insegurança e fator limitador no deslocamento diário no bairro, na ida à padaria, ao mercadinho. Ao buscar o filho(a)s na creche ou escola, seja a pé ou de bicicleta na sua mobilidade ativa diária, ou ainda no acompanhamento de um familiar com mobilidade reduzida, ao posto de saúde, em ruas e vias não estruturadas para essa caminhada. Para uma mulher lésbica ou transexual, é ainda mais arriscada a circulação, pois pode sofrer abusos e importunações, discriminações, reproduzindo a lógica de que a mulher está ‘destinada’ ao confinamento do lar e às obrigações com o trabalho doméstico não remunerado.

É esse cotidiano, a rotina, que acaba por reproduzir uma dinâmica invisível e irrefletida sobre o peso que o deslocamento tem na vida das mulheres, e que dialoga com as interdições patriarcais na vivência das cidades. E como nos aponta Kern (2021, p. 23), revelam que:

[...] os ambientes urbanos são estruturados para apoiar normas familiares patriarcais, mercados de trabalho segregados por gênero e papéis tradicionais de gênero. E embora gostemos de acreditar que a sociedade evoluiu além dos limites estritos das coisas como os papéis de gênero, as mulheres e outros grupos marginalizados [como a população negra. LGBTQIA+] continuam a ter suas vidas limitadas pelos tipos de normas sociais que foram construídas em nossas cidades (KERN, 2021, p. 23).

O pensamento sexista se consolida naturalizando formas dicotômicas e binárias por categorias de sexo, ou como dimensões da vida social, público-privado, o que limita as mulheres na liberdade de viver, caminhar, usufruir da vida política, econômica, social e

cultural na cidade. É a reprodução da ideia do ‘não lugar’, que se espraia no espaço urbano, material e simbolicamente, ao não expressar as necessidades e demandas de um segmento social, um sujeito político, que está neste ir e vir e que também constrói estratégias de resistência nesta vida urbana. Esta realidade de ser ou não parte integrante da cidade, do ponto de vista da visibilidade das desigualdades em ocupar o espaço urbano, é dialética, contraditória, porque somos mais de 52% da população nacional. Porém, as políticas urbanas não se refletem em serviços e ações que reconheçam e atendam o imperativo das exigências das esferas da produção e reprodução social, como uma jornada intermitente das mulheres (ÁVILA, 2009), sobretudo as populares e negras, em sua maioria chefes de família.

Esses elementos nos dão pistas para pensar as relações sociais de gênero, raça e classe na cidade e nos seus territórios. Já que em sua geografia e no desenho urbano, as suas configurações estruturam as desigualdades, impactam nas condições de vida das pessoas e no usufruto do paradigma ético do direito à cidade, como direito coletivo. O patriarcado, o classismo e o racismo estão escritos na estrutura material e imaterial das cidades, e, parafraseando a geógrafa feminista Jane Darke, “[...] *nossas cidades são patriarcados escritos na pedra, tijolo, no vidro e no concreto*” (KERN, 2021, p. 29, grifos meus).

Deste modo, compartilho da perspectiva de autoras feministas como Kern (2021), Berth (2019) e Ana Falú (2022), que colocam as mulheres como sujeitos políticos no espaço urbano e desnaturalizam a compreensão binária sob a qual estão estruturadas as cidades. Há uma normatização histórica nas cidades e no ambiente urbano, de masculinização, do fálico, e isso encontra-se na sua estruturação objetiva e subjetiva. Na validação do pensamento sexista que acentua a separação do mundo da casa e o da rua, o público e o privado. Essa reflexão feminista crítica vem crescendo em algumas áreas do conhecimento como a arquitetura, a geografia, mas ainda é muito frágil em outros campos.

Tomando por referência as análises da arquiteta-urbanista e feminista argentina Ana Falú, pioneira nos estudos de gênero e cidades na América Latina, sobre o impacto da sociedade patriarcal nos corpos das mulheres e as incidências dos processos de violência num *continuum* entre as dimensões da vida pública e privada, podemos observar sua ocorrência em Recife. E, nos referenciando neste debate, compreendemos que:

Se trata del ejercicio de la violencia patriarcal, masculina, sobre los cuerpos de las mujeres por el solo hecho de serlo, en un intento de disciplinamiento de los cuerpos, como síntesis significativa del conjunto de injusticias que se conjugan en el patriarcado y el capitalismo. Um *continuum* de violencias en los territorios habitados por las mujeres, desde su primer territorio, su cuerpo, sobre el cual poder decidir, para poder hacerlo en otros niveles, el cuarto

propio, la casa, el barrio, la ciudad, su identidad, su sexualidad, o lo que fuere (FALÚ, 2019 *apud* ELORZA, 2019, p. 2, grifo meu).

É, portanto, a partir das experiências das mulheres e seus saberes que os pontos de desencontros cotidianos se tornam explícitos e quebram o paradigma normativo androcêntrico e do privilégio da branquitude. Na prática cotidiana, as cidades refletem as relações sociais, assentadas nos pilares da exploração, dominação e subjugação, já que tais relações atendem aos interesses e necessidades masculinas, tomando um único gênero como parâmetro da sua estruturação. O que lança as mulheres em vivências desiguais e diversas de classe, raça, gênero, sexualidade no ambiente urbano, histórica e socialmente.

A lógica do planejamento urbano que se espalha no espaço territorial – cidades, bairros, comunidades - é a da dinâmica da vida produtiva e reprodutiva capitalista, patriarcal e racista, de supremacia branca nos termos de hooks (2019). Estes parâmetros definem a dinâmica econômica, área residencial, locais de trabalho, deslocamentos, zoneamentos, vida cultural, conforme os interesses e a funcionalidade para o sistema de valorização e acumulação do capital. Como nos aponta a geógrafa feminista canadense:

Todas as formas de planejamento urbano se baseiam em um conjunto de suposições sobre o cidadão urbano ‘típico’: seus planos de viagem diários, necessidades, desejos e valores. Chocantemente, este cidadão é um homem. [...] embora, as cidades tenham muitas vantagens em relação aos subúrbios, elas certamente não foram construídas com o objetivo de tornar mais fácil administrar a ‘dupla jornada’ de trabalho remunerado e não remunerado das mulheres (KERN, 2021, p. 55).

As inúmeras interdições vividas pelas mulheres nas cidades, se revelam na disposição dos serviços urbanos, na própria oferta de transporte público, quando organiza o deslocamento de forma linear casa-trabalho, estruturado para lidar diariamente com um tipo de usuário, homem cis, hetero e provedor. E, desconhece, no planejamento do tráfego e do transporte, outros sujeitos políticos, especialmente as usuárias deste serviço, desconsiderando que as mulheres trafegam na cidade de forma multidimensional, e hoje, com a reconfiguração familiar, são em sua maioria chefes de família, mães-solteiras.

A multidimensionalidade de sua circulação está em conformidade com as inúmeras atribuições e papéis compulsoriamente determinados, com as obrigatoriedades do trabalho produtivo, reprodutivo e de cuidados. Além disso, muitas vezes o transporte público coletivo, ônibus e metrô, não está estruturado para facilitar a locomoção diária de pessoas com necessidade de atendimento especial – crianças, adultos, idosos – com mobilidade reduzida.

A perspectiva da igualdade de gênero no planejamento urbano, para reestruturar o espaço das cidades, a fim de atender às demandas de homens e mulheres no deslocamento diário, ainda se configura como desafio a ser incorporado. Mesmo as iniciativas em alguns países e cidades, no norte global, buscando reordenar a dimensão da acessibilidade e mobilidade urbana, em acordo com as necessidades sociais impostas pela dinâmica da produção e reprodução social – como Canadá, Viena, Estados Unidos, dentre outros, sistematizados pela escritora Leslie Kern (2021) – indicam que é o mundo do trabalho, centrado na visão unilateral do sujeito homem, que é hegemônico e configura esta dinâmica urbana.

As dificuldades também se revelam em países do sul global, de economia subordinada, como o Brasil, onde há uma herança geo-sócio-histórica de desenvolvimento urbano voltado para o mercado, com iniciativas frágeis para enfrentar as desigualdades e as violências sexistas e racistas no desenho urbanístico. A exemplo do debate sobre cidades seguras para as mulheres, dos ‘vagões rosa’ nos metrô, ou lei<sup>69</sup> que permite o desembarque em qualquer lugar solicitado pelas mulheres. Todos os casos têm sua relevância, mas não alteram as relações de poder patriarcal e o sexismo que tornam as cidades ameaçadoras para as mulheres.

A dimensão da violência sexista no espaço urbano ganha relevância nos estudos sobre mulheres e questão urbana, entendendo o fenômeno da violência contra as mulheres como algo que se estende e se efetiva além das relações conjugais e familiares, por mais que a violência sexista no âmbito doméstico seja uma tendência expressiva das relações patriarcais, do poder do macho e domínio sobre os corpos e as vidas das mulheres.

A análise do conceito da violência contra as mulheres lança elementos para dialogar com as manifestações do problema de pesquisa e amplia sua dimensão, como expressão do sexismo, em várias dimensões da vida social, no mundo do trabalho, da casa e da rua, aproximando a dimensão, indissociável, entre o público e privado, produtivo e da reprodução social, como evidência na vida cotidiana das mulheres à luz das reflexões feministas.

Compartilhando da análise de Correia, Coelho e Salles (2018, s. p.) de que os:

[...] dados oficiais sobre violência no espaço público no Brasil são insuficientes e imprecisos, não só pela naturalização ou o não reconhecimento de muitos comportamentos como assédio, mas também pela

---

<sup>69</sup> Lei Estadual nº 15.878/2016 (cf. ALEPE, 2021). Em nível federal, tramita um Projeto de Lei nº 3258/2019, já aprovado pelo Senado, que garante às mulheres, idosos e pessoas com deficiência o direito de desembarcar fora dos locais de parada de ônibus no período noturno. Essa medida altera a política nacional de mobilidade urbana, tornando uma obrigatoriedade para estados e municípios (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2022).

subnotificação.[...]. Isso não nos impede, contudo, de ter uma dimensão do tamanho do problema: novos casos de violência, nas ruas, no metrô, nos ônibus, são veiculados pela imprensa a cada dia e funcionam como um constante lembrete de que o espaço público não nos pertence (CORREIA; COELHO; SALLES, 2018, s. p.).

Vários estudos contribuem (MIESENBERGER, 2016; ITDP, 2016) com problematizações acerca da questão social urbana, mobilidade urbana, gênero, segurança pública e qualidade do transporte público. Essas abordagens cresceram em face do incremento no número de casos de violência contra as mulheres nos transportes coletivos, e em seus entornos, como terminais, plataformas de metrô, estações de BRTs<sup>70</sup>, nos trajetos diários na cidade, no bairro, entre bairros, ou bairro-centro, entre outros.

Tais ações, em sua maioria praticadas pelos homens, são caracterizadas como importunação sexual, e as medidas de enfrentamento pelo poder público, em grande parte estão estritas às campanhas educativas. Essa situação no cotidiano das mulheres, nos leva a indagar a sociedade acerca do tratamento a esses casos diários, veiculados por via jornalística, como de menor potencial ofensivo. Mesmo já figurando judicialmente como crime sexual, ainda há uma leitura social, política e jurídica que trata como simples importunação sexual, como ocorreu em um caso de decisão judicial em São Paulo<sup>71</sup>.

E o que tal situação, diga-se de passagem crescente, e sempre presente no dia a dia das mulheres que circulam nas ruas, nos espaços públicos, nos revela é que é mais uma expressão do sistema patriarcal-racista e capitalista em tratar os corpos das mulheres como objeto, disponível aos desejos “incontroláveis da virilidade masculina”.

O crescimento no número de denúncias de casos, segundo estudos, é decorrente das campanhas educativas e da ação do movimento feminista. No entanto, ainda se considera que há uma subnotificação sobre o número de mulheres que sofrem no seu cotidiano situações de importunação sexual, já tipificada como contravenção, e em alguns municípios e estados como crime sexual. Em Recife, como resposta aos crescentes casos, foi aprovada na câmara municipal, em 4 de dezembro de 2018, a Lei nº 18.523, de prevenção e combate ao assédio sexual nos meios de transporte coletivo, com um teor de campanha educativa<sup>72</sup>. Porém,

---

<sup>70</sup> Sigla em inglês para Transporte Rápido por Ônibus (BRT).

<sup>71</sup> Caso de 24 de agosto de 2017, onde o ‘abusador’, Diego Ferreira de Novaes, 27 anos, ejaculou sobre uma jovem no coletivo na Av. Paulista, não chegou a ficar preso 24 horas, sob a alegação judicial de não ter ocorrido violência ou grave ameaça, tão somente contravenção. Essa decisão da justiça causou reação do movimento de mulheres e de diversos outros setores da sociedade. Contudo, mediante a reincidência do agressor, quatro dias depois, outro juiz avaliou a situação como estupro, convertendo a pena em prisão preventiva por tempo indeterminado (PERUGINI, 2017).

<sup>72</sup> Cf. Costa (2018).

passados mais de quatro anos da aprovação, nenhum documento demonstra qual foi ou será uma ação efetiva do poder público municipal no enfrentamento aos casos de importunação e violência sexista contra as mulheres nos transportes coletivos da cidade.

Nos últimos cinco anos, tem havido um crescimento nas denúncias feitas por mulheres relativas à violência sexista e que ocorrem no interior do transporte coletivo e seus entornos. Essas violências e suas expressões se reconfiguram na atual conjuntura em contexto de crescimento de ideias e pensamentos conservadores, que buscam re-adestrar e subjugar os corpos das mulheres. E que contraditoriamente, em meio aos volumosos investimentos pelo poder público federal e estadual em reordenar e “melhorar” a estrutura da mobilidade urbana, centrada nos terminais integrados e BRTs, o que se vivencia é um aumento de casos de importunação sexual na via de acesso e no interior do transporte coletivo (ônibus, metrô e trens).

Entretanto, além do problema da violência sexista em suas múltiplas expressões ser uma questão real na vida das mulheres, esta assume novos contornos no âmbito da esfera pública. E, conforme os dados revelam, há um aumento no âmbito do transporte coletivo, colocando as mulheres, de qualquer faixa etária, classe social e raça, sujeitas às violências praticadas por um ser desconhecido que, autoritariamente, e de forma arbitrária invade e se apossa de seu corpo.

A violência contra a mulher ocorrida no interior do transporte público e/ou entornos é uma expressão nítida da violência sexista, mas que não está descrita como uma das suas manifestações tipificadas na Lei Maria da Penha – Lei nº 11.340/2006 (BRASIL, 2006) – física, patrimonial, psicológica, moral, etc., uma vez que essa define sobre as opressões circunscritas às relações afetivas, conjugais e de companheirismo. No entanto, as violências sofridas pelas mulheres – jovens, adultas, idosas – no espaço público, no ir e vir na cidade, na rua, no transporte público, nos táxis, e nos transportes por aplicativos revelam uma dimensão ampliada do problema, por se relacionarem com as dimensões estruturantes da lógica da sociedade capitalista-patriarcal-colonial e racista.

Compreendemos, pelos dados disponibilizados, que são as mulheres da classe trabalhadora as mais atingidas, por serem usuárias do transporte público e coletivo. O violador, portanto, não é aquele identificado na Lei Maria da Penha, o do ciclo das relações afetivas, o conhecido, estrito ao espaço doméstico/privado. O abusador na esfera pública é o desconhecido/inesperado, e, portanto, com mais dificuldades de ser punido, responsabilizado.

Essa é uma problemática que vem tomando amplitude nas análises acadêmicas e no ativismo, não porque seja um fenômeno novo, ao contrário, é uma violência cotidiana na vida

das mulheres e que atravessa gerações, pela hostilidade da cidade, mas sobretudo por uma cultura patriarcal que naturaliza e consente as abordagens e importunações sexuais na esfera pública. Transcender a abordagem da violência sexista da esfera privada, doméstica, é um desafio no campo da *práxis* feminista.

Destarte, os desafios são no campo da elaboração, mas também na incorporação da agenda política do direito das mulheres à cidade na plataforma governamental em diferentes escalas territoriais. E um dos marcadores de análise foi a realização em âmbito internacional da IV Conferência Mundial da Mulher (1995) – cujo tema central “Ação para a Igualdade, o Desenvolvimento e a Paz”, Pequim, China, que apresentou alguns avanços e retrocessos no âmbito da política para mulheres como agenda mundial<sup>73</sup>. O primeiro retrocesso diz respeito ao recuo no debate internacional da centralidade da categoria mulher, como sujeito político, para a substituição nos documentos do sistema interamericano por igualdade de gênero de forma genérica, que vem no esteio das tendências dos incentivos no âmbito da cooperação e órgãos do sistema internacional dos direitos humanos.

As iniciativas e acúmulos no âmbito da realização das Conferências Mundiais das mulheres – 1975, 1980, 1985 e a de Pequim, em 1995 –, mesmo que não seja o foco da nossa análise, mas referenciamos como memória e expressão da luta feminista, nas últimas décadas, em ampliar e dar visibilidade às desigualdades vivenciadas pelas mulheres em termos mundiais, às violências territoriais e às desigualdades de gênero, apontando como desafio o seu enfrentamento por meio das ações e políticas públicas urbanas.

Consideramos relevante a visibilidade e o centro do debate sobre mulheres e as vivências territoriais, pela complexidade que traz a questão em diferentes escalas, com destaque para a crescente feminilização da pobreza; a divisão sexual e racial do trabalho, a violência contra as mulheres nos territórios na casa e na rua; a militarização nos territórios, a violência sexista e o controle sobre os corpos políticos das mulheres; as inadequações das moradias e as condições de habitabilidade; as desigualdades econômicas e de participação política; a falta da incorporação da perspectiva de gênero nas análises econômicas e no planejamento urbano, dentre outros. Temas que foram refletidos e registrados no âmbito da IV Conferência Mundial como relativo às desigualdades das mulheres nos territórios e suas

---

<sup>73</sup> Foram 12 campos temáticos: Mulheres e pobreza; Educação e Capacitação de Mulheres; Mulheres e Saúde; Violência contra a Mulher; Mulheres e Conflitos Armados; Mulheres e Economia; Mulheres no Poder e na liderança; Mecanismos institucionais para o Avanço das Mulheres; Direitos Humanos das Mulheres; Mulheres e a mídia; Mulheres e Meio Ambiente e Direitos das Meninas. Todos dialogam com a vivência das mulheres e meninas em contextos territoriais, numa relação com direito à cidade (ONU MULHERES BRASIL, 2023).

particularidades geopolíticas, mas com limites no campo efetivo do planejamento urbano, onde a ausência da dimensão de gênero contribui para a acentuação das desigualdades socioespaciais.

Essa dimensão da problemática só assume o alcance que temos hoje pela problematização teórico-política do feminismo crítico. Afirmando essa questão – mulheres e cidades –, destacamos como parte dessa memória da luta que:

Há mais de 25 anos continuamos a abordar o direito das mulheres à cidade. Hoje é mais necessário do que nunca garantir e poder reconhecer sua dimensão política, material e simbólica na forma urbana e analisá-la a partir da matriz de inclusão social e de gênero, na perspectiva da cidade feminista. Isso inclui uma tarefa ainda mais difícil: transformar as condições da vida cotidiana implica transformar -além disso- o simbólico e o cultural. Devemos questionar a divisão do trabalho produtivo-reprodutivo, entendendo-os como um *continuum* e, nessa perspectiva, é preciso desconstruir a epistemologia patriarcal e capitalista e avançar na consolidação de acordos e pactos democráticos entre mulheres e homens que permitam o progresso. Parece ser a maneira de fazê-lo (FALÚ, 2022, s. p., grifo meu).

Desta forma, no enfrentamento às expressões patriarcais e racistas no urbano, várias iniciativas se consolidaram nas últimas décadas, das quais podemos destacar as ações de organizações de âmbito internacional, latino-americano e nacional em problematizar essas questões, desvelando as desigualdades de gênero no âmbito urbano. Dessas, cito, de forma breve, para conhecimento e registro deste campo de diálogo teórico-político e metodológico, as experiências da ONU Mulheres, da Rede Mulheres e Habitat da América Latina, CISCOSA-Argentina, União Nacional de Moradia Popular de São Paulo (UNMP-SP) e Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU), nos processos das conferências nacionais das cidades pós-2003. Essas organizações tornam públicas as desigualdades de gênero no urbano. com iniciativas que buscam desvelar as formas de violência contra as mulheres nas cidades. Diálogos, estes, que geram desconfortos, desacomodações, como o reconhecimento por meio da autogestão da moradia e titularidade da posse da terra em nome das mulheres, realização de intercâmbios de aprofundamento temáticos e de experiências da luta política das mulheres pelo direito à cidade<sup>74</sup> em nível regional – América Latina – aproximando as conexões das lutas.

---

<sup>74</sup> Para maior conhecimento dessas iniciativas no âmbito da discussão temática de Cidades Seguras para Mulheres, acessar o site <https://www.onumulheres.org.br/>. Para conhecer a iniciativa, acessar: <https://www.facebook.com/onumulheresbrasil/photos/as-mulheres-n%C3%A3o-est%C3%A3o-seguras-nas-cidades-para-as-negras-essa-inseguran%C3%A7a-se-som/1497765480272874/>. Por fim, para aprofundar a leitura sobre a temática, ver <https://cabify.com/ec/blog/ana-falu-entrevista-ciudad-mujeres-urbanismo-feminista>.

É tarefa constante, acadêmica e ativista, desnaturalizar a dinâmica patriarcal-colonial-racista nas relações sociais, colocando as desigualdades de gênero no centro das reflexões. Para isso, é preciso descortinar os elementos que invisibilizam a existência das vivências cotidianas desiguais das mulheres, sobretudo, dos corpos dissidentes nas cidades, como sujeitos políticos no urbano. Nestes termos, é importante analisar que o espaço público, do viver a vida na cidade, neste ir e vir, e que se estrutura, material e simbolicamente, pelo sistema de dominação, neste *continuum* privado-público, deva ser também nosso foco de reflexão-resistência no enfrentamento às inúmeras interdições e violências que atravessam a vida das mulheres.

Assim como o feminismo aportou novos giros epistemológicos, desnaturalizando e promovendo críticas à divisão social do trabalho, sendo esta uma categoria central para compreendermos a afirmação e a normatização dos tradicionais papéis de gênero no urbano, com a reconfiguração analítica da categoria divisão social e espacial à luz do urbanismo feminista, temos uma ampliação deste campo analítico e debate. E ter uma leitura crítica das cidades sob esse prisma significa pensar que a estrutura urbana se move e se conforma, em suas diferentes esferas – produtiva, reprodutiva, comunitária, pelo binarismo de gênero. E considerar que:

La perspectiva de género aporta una visión amplia de las personas al plantear que las mujeres y los hombres viven y experimentan el espacio de maneras diferentes. Hoy, ambos asumen distintas responsabilidades y esto se materializa diariamente en su relación con el entorno. Sin embargo, las mujeres siguen siendo las principales responsables de las tareas relacionadas con los roles reproductivos, el cuidado y la gestión del hogar y de la familia, la preparación de la comida, y la compra o la realización de trámites administrativos, personales, etc. Así pues, el urbanismo con perspectiva de género reconoce y hace visible la experiencia cotidiana de las mujeres y las necesidades y responsabilidades asociadas al trabajo doméstico y de cuidado, es decir, todas las tareas imprescindibles para el desarrollo humano (ORTIZ ESCALANTE, 2017, p. 6).

Portanto, a incorporação da igualdade de gênero sem reforçar os “papéis” de gênero e a divisão sexual e racial do trabalho no planejamento urbano é mais que urgente, para que possa ser consolidado um horizonte de ação de Estado no enfrentamento da violência sexista e no acesso ao espaço socioterritorial. No entanto, temos várias questões, que dialogam com esse problema, como: a ausência de uma educação não sexista nos processos de formação acadêmica, sobretudo, de profissionais responsáveis por pensar as políticas sociais, o planejamento urbano, os planos diretores municipais. De acordo com Leslie Kern (2021, p.

71), baseada nas experiências do norte global, os/as planejadores/as urbanos/as devem se perguntar, em cada intervenção proposta por meio de políticas públicas e destinação orçamentária, se essa “decisão pode potencialmente aumentar ou minar a igualdade de gênero”.

A incorporação da perspectiva de gênero interseccional é também outro campo de desafios ainda maior, e um alerta, para evitar reproduzir o pensamento patriarcal, centrado no binarismo de gênero, e invisibilizar a particularidade das mulheres na experiência desse urbano.

Como também o seu avesso, ao pensar uma cidade para as mulheres, voltada para situação particular de mulheres – cis, hétero, trabalhadora formal, dentre outros marcadores – no local, deslocamento diário etc., sem considerar nesta estruturação urbana, as vivências e saberes que decorrem da vida nos territórios marcadas pela dimensão de classe, gênero e raça.

Portanto:

Considerar o gênero como categoria primária para a igualdade também pode ser limitante. Embora o cidadão urbano típico tenha muitas vezes sido estritamente imaginado como homem branco, cis, saudável, de classe média e heterossexual, a cidadã imaginada no planejamento de gênero também foi limitada. Uma mãe casada e apta ao emprego [...] geralmente é a beneficiária do planejamento com perspectiva de gênero. É cada vez mais provável que essa mulher represente uma minoria na maioria das cidades contemporâneas, sugerindo que há grandes grupos de mulheres, cujas necessidades podem não ser atendidas pela integração de gênero. [...] [em] bairros raciais e de baixa renda, onde as demandas mais ultrajantes às mães se tornaram aparentes. [...]” (KERN, 2021, p. 74).

Por isso é muito relevante, para pensar os enfrentamentos no campo da ação política e teórica, romper com visões macro universalizantes e trazer para nossa abordagem teórico-política e metodológica a relação universalidade-particularidade e singularidade, na perspectiva interseccional, que se centra na experiência de sujeitos femininos racializados. E, ao pensar no gênero para refletir sobre as desigualdades territoriais nas cidades, em termos de oferta dos serviços urbanos: creches, escolas, postos de saúde, água e saneamento e transporte público para o deslocamento diário, não há como dissociá-lo de outro marcador central que é o racial, uma vez que nossos territórios são profundamente demarcados, grifados, pelos corpos negros. O cotidiano das mulheres nas comunidades, bairros, ocupações, assentamentos é sinalizado por muitos arranjos e resistências, redes de apoio e solidariedade, em virtude da fragilidade de políticas e serviços urbanos, que facilitem o atendimento das suas necessidades, em razão das demandas com o trabalho doméstico gratuito e de cuidados. O mesmo acontece

quando as mulheres estão engajadas no trabalho produtivo, formal ou informal, uma vez que as ofertas dos serviços, existentes no centro e na periferia, como escolas, creches, postos de saúde, supermercado, paradas de ônibus, dentre outros, nem sempre estão próximos ao local de moradia, e quando estão não funcionam adequadamente.

Para sua inserção no mundo do trabalho ou outras atividades, sempre há um ônus econômico, em razão das responsabilidades com o cuidado dos filhos e filhas e/ou integrantes da família, que necessitam de apoio por conta de saúde ou mobilidade reduzida. Muitas vezes precisam pagar por esse serviço, mesmo em redes de apoio informal, para assegurar sua participação na vida laboral e política, algo que na vida dos homens não aparece como necessidade. Portanto, sem essas formas alternativas e de resistência, a tendência é as mulheres permanecerem enclacradas e confinadas no local de moradia e nas obrigatoriedades do doméstico, como também tornar invisível esse fluxo contínuo do deslocamento diário.

A estruturação das cidades como reprodução do pensamento colonial-racista e patriarcal normatiza e normaliza essas interdições na vida das mulheres, sobretudo definindo do que estas “devem” usufruir, ou ocupar determinados espaços nas cidades. E, a depender do lugar, hora e com quem estejam, são ou não abordadas. São raras as ocasiões em que as mulheres, ao estarem nas ruas, parques, bares, cinemas, teatros, dentre tantos outros lugares, não sejam importunadas pelos homens. As oportunidades para o trabalho, cultura, política e lazer, caso estas mulheres tenham uma vivência sexual dissonante ao cisheteropatriarcado, tais abordagens são ainda mais ofensivas, e a presença e liberdade de viver o espaço da cidade transforma-se num ambiente de ameaça, perigo, medo.

E nestes termos, o medo é uma forma de exercer o controle sobre os corpos políticos das mulheres na vivência das cidades. Em muitas situações, define e determina a ‘escolha’ por um trabalho próximo ao local de moradia, evitando circular pelo bairro em determinado horário, revelando-se castrador das potencialidades, que poderiam ter no exercício da vida política. A interdição das mulheres pelo sistema patriarcal, cuja estratégia é consolidar o confinamento das mulheres ao espaço doméstico, privado, ao cuidado da família, favorece os homens, como categoria social.

Para poder usufruir destes espaços e se lançar no mundo, enfrentam cotidianamente a barreira do patriarcado, no trabalho, na política, nos estudos, na profissionalização. Especialmente uma mulher negra, oriunda da classe trabalhadora, lésbica, trans, ou não-binária, porque já ingressamos com desvantagens, pela diferença salarial, pela circulação ser insegura, principalmente à noite. E ao longo da vida, neste ir e vir cortando ruas, avenidas e

caminhos da cidade, vamos criando resistência e códigos de segurança entre nós no trajeto até em casa.

As situações acima são estratégias de sobrevivência e resistências para enfrentar a hostilidade da cidade à vida das mulheres, atitudes cotidianas, naturalizadas, mas formas assertivas que vão se construindo desde juventude para enfrentar as interdições do patriarcado e racismo de concreto. Recentemente, me debruçando sobre os estudos das cidades numa perspectiva de gênero, sobretudo, na obra da Leslie Kern (2021), me atentei que, para avançar na construção de cidades observando o marcador de gênero, as estratégias de resistência contra-hegemônica para ocupar os espaços públicos contam com o valor da amizade – como experiência compartilhada – são um marcador de análise relevante, por romper os tradicionais papéis de gênero, que compulsoriamente reserva, de forma dicotômica, o mundo da casa e da rua, às mulheres e aos homens, respectivamente.

Para isso colabora a noção patriarcal de que o corpo feminino é propriedade de outrem, do homem, o sujeito desejante, e o objeto de desejo na sexuação do espaço que revela as relações de poder. As importunações, abusos e violências sexistas transbordam do espaço privado – em que o violador, o importunador, é alguém próximo, íntimo das relações afetivas – e se expressam no espaço público por alguém estranho, desconhecido, que aborda a mulher pelo simples fato de estar sozinha ou com outras mulheres. A posse sobre esse corpo político ocorre para além das teias institucionais e afetivas das relações que essa mulher possa ter – companheiro, companheira, namorado/a –, tornando-a forasteira em seu próprio espaço – a cidade.

A importunação faz com que as mulheres se sintam estranhas ou indesejadas em seu próprio espaço socioterritorial, o que se agrava a partir da existência de outros marcadores sociais, como o racial e o de gênero. A cidade, pela força do mercado e da gentrificação do espaço urbano, é outra expressão do estranhamento, ao tornar lugares inacessíveis pelo poder econômico e o privilégio da branquitude. É comum que determinados bairros, zoneamentos, tenham o valor da moradia elevado e a população pobre e trabalhadora seja empurrada para espaços distantes do local de trabalho, ou onde estão centralizados os serviços sociais urbanos.

Os lugares de resistência da população LGBTQIA+ e outros grupos são criminalizados e desestruturados sob a anuência do Estado. Quando jovens das periferias, envolvidos com atividades culturais, ocupam o centro das cidades para batalhas de poesias e break, dança do passinho, pistas de skate ou outros equipamentos sociais, geralmente são revistados pela polícia, por serem negros e pobres, denominados de ‘tipos’ suspeitos. A cidade é palco de

desigualdades múltiplas, através da separação entre centro e periferia, por meio da sua estrutura física, arquitetônica e simbólica, revelando:

O quanto qualquer pessoa pode simplesmente ‘estar’ no espaço urbano nos diz muito sobre quem tem poder, quem sente que seu direito à cidade é um direito natural e quem sempre será considerado deslocado. Reflete as estruturas de discriminação existentes na sociedade e, portanto, é um bom indicador das lacunas remanescentes entre diferentes grupos (KERN, 2021, p. 155).

É, portanto, no cotidiano ou cotidianidade (LEFEBVRE, 2001), que as determinações incidem no espaço das cidades, revelando suas contradições. A cidade é historicamente situada e, por isso, produto do tempo-espaço. Nela a constituição da relação centro-periferia como par dialético é fruto do processo de urbanização, cuja disposição dos sujeitos na ocupação territorial, é profundamente marcada pela interseccionalidade de classe, raça e gênero.

O conceito de cidade como projeção da sociedade sobre o local é o espaço onde a vida acontece, como conjunto de diferenças e desigualdades na e entre as cidades. E “[...] a singularidade que marca a vida urbana, os modos de viver na cidade, o habitar propriamente [...]” (LEFEBVRE, 2001, p. 63), é de fundamental importância para compreender a materialidade e suas inflexões nas condições de vida dos sujeitos, no caso as mulheres, de forma particular as mulheres pobres e negras. Nesta relação contraditória de ser e viver no espaço urbano, há o protagonismo dos sujeitos, as correlações e conflitos entre as classes, e sobretudo, seu papel ativo na “[...] aceleração dos processos e local das revoluções” (LEFEBVRE, 2001, p. 63).

A cidade, como espaço em que a vida pulsa, tem uma linguagem explícita na sua arquitetura física, mas também silenciosa, que ‘normatiza’ os lugares sociais dos sujeitos neste território. A linguagem silenciosa é a que oculta as desigualdades e discriminações. Pois é conveniente socialmente que aos/às trabalhadores/as, seja ‘permitido’ circular em todos os lugares em função do trabalho, É aceitável, inclusive, em espaços de alto poder aquisitivo, lugares em que sempre estarão em condição de subalternidade e, no caso da população negra, mais precarizados. Os discursos:

[...] segregacionistas, discursos de ódio racial, discursos contra LGBTs, aporofobia (ódio aos pobres) e de promoção de exclusões e precariedades diversas. Para se ter uma ideia da profundidade da influência da cidade em nossas vidas, podemos afirmar com base em estudos que a maneira com que a cidade está organizada afeta nossa saúde mental, agrava estados de depressão, ansiedade, etc. Sem falar a violência, que é a linguagem da imposição do poder socioeconômico atuado para conter a insurgência ou a

revolta daqueles que entendem que a cidade tem muito a melhorar para garantir nosso bem-viver (BERTH, 2019 *apud* GARCIA, 2019, s. p.).

Não à toa, o espaço público urbano, as ruas e praças em diferentes cidades do norte ao sul global, vem sendo palco de resistências e contrapontos a este modelo hegemônico e promotor de desigualdades e discriminações. Diferentes sujeitos políticos e grupos sociais realizam, de forma simbólica, a ocupação de espaços na cidade para denunciar a estrutura sexista e racista, que impedem a liberdade e está condicionada ao fator econômico e à organização social da branquitude, o tipo urbano universal, homem branco, cis, de poder aquisitivo.

Porém, essa separação e dicotomias nos lugares sociais, para homens e mulheres, dialoga com a organização da esfera da dinâmica produtiva, dedicando às mulheres a esfera do consumo e estruturando a economia de forma a criar espaços de feminilização do ambiente urbano, como locais dedicados à presença das mulheres nas obrigatoriedades com a vida reprodutiva, social e biológica e da divisão sexual do trabalho. Espaços como supermercados, shopping centers, magazines, lojas femininas, lojas de estéticas, salão de beleza, dentre outros, locais em que a circulação segue a lógica de expansão e acumulação do capital. O que não significa que nestes espaços as mulheres estejam isentas de importunações, assédios, violência sexual.

Desta forma, pensar numa perspectiva de um urbanismo feminista, implica considerar:

[...] al urbanismo, a la ciudad, desde una perspectiva interdisciplinaria e interactoral. En la actual dinámica social, persisten y se despliegan importantes injusticias de género, que se expresan en un conjunto de nudos críticos asociados a la permanencia de la división sexual del trabajo. [...] (FALÚ, 2019 *apud* ELORZA, 2019, p. 5-6).

Portanto, o conceito feminista do urbanismo é uma chave de leitura para desvelar as desigualdades que incidem nos territórios com construções sociais que revelam modelos de cidades, principalmente na estruturação da produção e do consumo, para atender à dinâmica reprodutiva, a qual está sob a responsabilidade das mulheres. Neste aspecto, a mobilidade feminina, para mediar as obrigatoriedades doméstica e de cuidado familiar, também conta com uma estrutura de serviços que atendam a esta demanda, mesmo considerando que serviços e equipamentos essenciais que possam lhe dar autonomia para inserção na vida produtiva, como a oferta de creches, são insuficientes, sobretudo para mulheres negras, populares, chefes de família.

É pensar a cidade considerando as desigualdades e diversidades dos sujeitos que a vivenciam:

Los complejos urbanos se planifican para familias, aunque en América Latina entre un 30 y 40% de hogares están a cargo de únicamente una mujer”, argumenta Falú, quien fuera directora regional de ONU Mujeres. Además, recuerda que la pobreza es predominantemente femenina. Las que viven en condiciones de precariedad son mayoría en el mercado laboral y muchas son cabeza del hogar. Tienen más del doble de hijos que las ricas y viven en la periferia de ciudades fragmentadas, segregadas y complejas. [...]. “Y tener en cuenta la vida cotidiana en esos barrios, la calidad de los servicios, de la calle, de las aceras. Así como privilegiar a las personas sobre los vehículos. Las mujeres son las que más usan el espacio público, casi siempre con otros: niños, personas con discapacidad, mayores... Ese espacio público tiene que estar pensado en clave feminista”[...]. “Entonces, tenemos que pensar la ciudad desde ese lugar de la diferencia de sujetos que la habitan y de las diferencias de necesidades que tenemos las mujeres que todavía estamos atravesadas por la división sexual del trabajo (FALÚ, 2022, s. p.)<sup>75</sup>.

No caso das mulheres negras e chefes de família, convive-se com um ambiente urbano marcado pela fragilidade, precariedade e/ou ausência dos serviços, insegurança de infraestrutura nos territórios e a dessintonia entre a dinâmica poligonal de deslocamento cotidiano para atender às obrigatoriedades com o trabalho produtivo, reprodutivo-cuidado e a vida política e cultural. Então, pensar a cidade sob as premissas do urbanismo feminista implica considerar os sujeitos sociais que habitam a cidade-bairro, como também estruturar políticas e serviços sociais urbanos – moradia, creche, escolas, postos de saúde, abastecimento de água, transporte público, iluminação, dentre outros – de forma a serem acessíveis à mobilidade das mulheres e a toda a diversidade e desigualdades na identidade de gênero no território.

Nestes termos, concordamos com a arquiteta-urbanista, escritora e feminista negra, Joice Berth, em suas análises sobre o urbano numa abordagem interseccional, em que as cidades revelam na sua conformação sócio-histórica, o racismo e o machismo na sua estruturação. E recorre ao conceito empreendido pela PhD Melissa M. Valle<sup>76</sup> sobre o urbanismo daltônico, “[...] temos um urbanismo daltônico, que até afirma-se como social, mas

<sup>75</sup> Entrevista concedida ao *El País* por ocasião do recebimento do Prêmio Ibero-americano de Arquitetura e Urbanismo, na cidade do México em setembro de 2022, por suas contribuições à perspectiva do urbanismo feminista.

<sup>76</sup> Professora assistente no Departamento de Sociologia e Antropologia e no Departamento de Estudos Afro-Americanos e Africanos da Rutgers University-Newark e membro do corpo docente do programa de Doutorado em Estudos Urbanos Globais e Sistemas Urbanos, da Universidade Estadual de Nova Jérsei, EUA.

não olha a cor das pessoas mais prejudicadas e, claro, não olha a cor das pessoas que planejam e decidem sobre as cidades” (BERTH, 2022, s. p.).

À luz da realidade brasileira, podemos dizer que há uma divisão social, sexual, racial do espaço urbano, mas isso é invisível à sociedade e, sobretudo, para as pessoas responsáveis pelo planejamento urbano. No entanto, a vida cotidiana as revela de diferentes formas e mesmo os planejadores que identificam as desigualdades, não consideram a dimensão racial como estruturante e como ela incide sobre as nossas vidas. O que significa a necessidade de uma racionalidade sobre o espaço na sua inteireza, para o enfrentamento às injustiças socioterritoriais e das relações sociais de sexo/gênero e raça.

E, afirma, ainda, que:

A construção do urbanismo daltônico se dá porque quem constrói a cidade ou pensamento urbanístico é, em sua maioria, homens brancos: “Resolver as desigualdades urbanas e a segregação socioespacial é entender como ela acontece. Quem está segregado e por que está segregado. Os urbanistas e suas discussões dão um breque nesse momento. Porque quem está fazendo esse tipo de trabalho é privilegiado (BERTH, 2019 *apud* GARCIA, 2019, s. p.).

Romper com a visão apartada das vivências desiguais na construção urbana é um horizonte necessário para construção de cidades com mais igualdade racial e de gênero, o que implica planejar e pensar ações por parte da gestão pública consultando os sujeitos políticos, individuais e coletivos, que enfrentam diariamente as dificuldades de acesso à cidade por meio dos serviços sociais urbanos.

O que várias autoras indicam é que campos profissionais e áreas de conhecimento que se dedicam à ação do planejamento urbano não são neutros ao elaborar a vida nas cidades. Este tem um viés de classe, raça e sexo/gênero e, em se tratando de uma ação centrada no gênero, significa que:

Frente a un urbanismo androcéntrico que ha dado prioridad a un sistema capitalista y patriarcal, y privilegiado aquello relacionado con lo masculino, el urbanismo con perspectiva de género ha puesto la vida de las personas en el centro de las decisiones urbanas al tener en cuenta la diversidad de aquéllas, y analizar cómo los roles de género influyen y tienen implicaciones directas en el uso y disfrute de nuestras ciuda- des y en el derecho de las mujeres a la ciudad (ORTIZ ESCALANTE, 2017, p. 5-6).

Dialogando com as contribuições das autoras citadas, nas quais referenciamos nossas reflexões, tomando o real como ponto de partida, e adensando com o conceito de corpo-território, centrando na acepção que o corpo político feminino, negro, de vivências sexuais

dissonantes ao patriarcado, dá materialidade a nossa hipótese das vivências desiguais numa perspectiva interseccional no espaço das cidades.

Tomar o urbanismo feminista como orientação teórico-política e metodológica significa dar centralidade ao debate da democratização do espaço urbano. E requer desvelar essas desigualdades estruturantes com suas múltiplas expressões e marcadores (classe, racial, sexo/gênero, escolaridade, trabalho/renda, etc.) da vida nos territórios, como também as resistências no seu enfrentamento. Trazer à tona os dados qualitativos e quantitativos deste fenômeno da feminilização no urbano, questionando a sociedade, a academia e os entes públicos responsáveis pelo planejamento urbano, em pensar-agir centrados em todos os sujeitos e romper com a visão binarista de gênero que toma como cerne um destes, o homem-branco-cis- chefe de família.

Portanto, a ideia de planejamento urbano e de urbanismo feminista ganha forma e se consolida desde os anos 1960, com a contribuição de arquitetas e geógrafas questionando a pretensa “neutralidade” no planejamento das cidades, uma vez que são desenhadas, definidas por profissionais do gênero masculino, homens cis, brancos. A perspectiva de cidades sem violência para as mulheres, um dos pilares do urbanismo feminista, compõe a luta feminista por ações públicas, em gestões locais, a exemplo de cidades como Córdoba, Argentina; Viena, Áustria – Moradia; Montrea, Canadá; Cidade do México – Caminhos seguros, sob a ideia de cidades seguras para mulheres; ou mesmo em países como a Espanha onde há leis que preveem a igualdade de homens e mulheres, como sujeitos no âmbito do planejamento urbano.

Embora as experiências registradas, em sua maioria, se situem em países do norte global, é uma questão que precisa ganhar fôlego no debate político e acadêmico para reforçar e ampliar estudos que subsidiem a luta política na defesa de uma cidade que se despatriarcalize, e com isso fortalecer ações cotidianas públicas de criar espaços seguros para circulação de todas as mulheres – segurança passiva<sup>77</sup>. Porém, também pautar a educação, em seus diferentes níveis de escolaridade, sobre a necessidade de visibilizar as diferentes formas de vivências urbanas entre homens e mulheres, articuladas à dimensão interseccional.

As provocações do movimento feminista negro e antirracista na luta política e na produção acadêmica interdisciplinar jogam luz nesta invisibilidade do sujeito político mulher como parte da memória, produtora, na construção das cidades, considerando os múltiplos

---

<sup>77</sup> Diz respeito à criação de estruturas e serviços urbanos que favoreçam a inclusão na vivência territorial, com espaços de convivência e segurança neste deslocamento na cidade, a qualquer momento e hora. Essa dimensão contribui para o que chamamos de democratização do uso do espaço urbano.

papéis e relação corpo-território (casa, bairro, resistência, sexualidade) nas dimensões do público e do privado. Portanto, desnudar as desigualdades feminilizadas e racializadas nas cidades provoca as áreas de conhecimento dedicadas a planejar, com ações e orçamento nos territórios, em suas diferentes escalas e necessidades sociais, com vistas à acessibilidade de serviços e equipamentos urbanos, na perspectiva das relações sociais de gênero, classe e raça.

Como feministas, as condições de vida das mulheres nos permitem, como *dever ser*, pensar a construção de cidades assentadas em situações mais justas e igualitárias. Como nas elaborações da geógrafa canadense Leslie Kern (2021), concordamos que pensar numa cidade assentada nos pilares do feminismo, requer:

Uma cidade feminista deve ser aquela onde as barreiras – físicas e sociais – são desmanteladas, onde *todos os corpos são bem-vindos e acomodados*. Uma cidade feminista deve ser centrada no cuidado, não porque as mulheres devam continuar sendo as principais responsáveis pelo *trabalho de cuidado*, mas porque a cidade tem o potencial de espalhar o trabalho de cuidado de maneira mais uniforme. Uma cidade feminista deve olhar para as *ferramentas criativas* que as mulheres sempre usaram para apoiar umas às outras, e encontrar maneiras de construir esse apoio na própria estrutura do mundo urbano. (KERN, 2021, p. 80). [...] a cidade que valoriza os relacionamentos das mulheres [trata do apoio, afeto e amizade], descentraliza o núcleo familiar e permite que mulheres e moças ocupem o espaço e construam seu relacionamento a seu modo (KERN, 2021, p. 120, grifos meus).

A perspectiva crítica da crítica sobre as cidades, a partir das contribuições feministas decoloniais, está em potente construção e além-fronteiras, onde as mulheres populares, negras, dissidentes da norma cisheteropatriarcal, como lésbicas, trans e pessoas não binárias, ocupam o espaço da cidade e transformam seus corpos políticos em denúncias públicas. Modificando o espaço da cidade em territórios de resistência, denunciando que as violências postas nas estruturas sociais – materiais e simbólicas – impõem-se sobre a vida das mulheres. Resistências para a existência no espaço urbano se dar de forma individual e/ou coletiva, para romper as amarras e interdições deste viver desigual, normatizado pelos ‘papéis’ de gênero, em diferentes âmbitos da vida social. Nos dedicaremos a analisar no tópico seguinte sobre esses óbices na vida das mulheres de classe populares, negras e em territórios periféricos da cidade do Recife, mediados pelo uso do transporte público coletivo.

## 5 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E A VIVÊNCIA DAS MULHERES NEGRAS NAS CIDADES: ENFRENTAMENTOS AO COTIDIANO DE VIOLÊNCIA SEXISTA E RACISTA

A cidade não foi preparada para a gente e, principalmente, para nós, mulheres negras, o assédio na rua é muito grande (ENTREVISTADA EZ, 2022, s. p.).

### 5.1 UNIVERSO DA INVESTIGAÇÃO E AS CONEXÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS

Para analisar o conjunto das informações coletadas na etapa da pesquisa de campo, recorreremos à interseccionalidade como instrumento analítico e *práxis* crítica que permite, como ferramenta metodológica, apreender as complexidades que estruturam as desigualdades e as conexões com categorias fundamentais e centrais para o diálogo com o objeto de estudo em questão. As conexões entre as categorias de classe, gênero e raça em plena atividade com os elementos do real, a prática, como critério de verdade, é revelada pela experiência das mulheres como moradoras do espaço urbano na cidade do Recife.

Essa sinergia analítica entre investigação, ativismo e vivências, dar concretude à perspectiva da *práxis*, aproxima a produção do conhecimento e a realidade, e vice-versa. Uma análise interseccional, nos termos das contribuições de Collins e Bilge (2021), num horizonte de crítica e descolonizadora de saberes, pondo em diálogo teoria e prática, e traz ao centro as experiências das mulheres negras, de nós mulheres negras. E neste caminho teórico-metodológico precisamos situar o contexto das relações de desigualdades e opressão, as relações de poder que colocam dados sujeitos sociais, por questões das relações sociais de classe, sexo, racial, geracional, dentre outros marcadores em situação de opressão e desprotegidas do acesso aos direitos, no caso em tela, pelas injustiças socioterritoriais ao direito à cidade.

A abordagem interseccional como ferramenta de análise é um desafio, no sentido de manter viva a reflexão que dialogue como dimensão do método, investigação e exposição, e que torne viva na escrita essa tensão entre a crítica e a criatividade, entre a investigação e a *práxis*, apresentando *pari passu* os elementos de contradição que produzem as desigualdades e que interditam, subjugam as vivências das mulheres, corporificadas, nos territórios.

Reafirmo essa perspectiva teórico-metodológica por me somar a um conjunto de análises produzidas por intelectuais, acadêmicas e ativistas negras, antirracistas e antissexistas, as quais reconhecem a potencialidade crítica da interseccionalidade por sua perspectiva

descolonizadora, por estar assentada num projeto político de autonomia dos sujeitos, o sujeito político mulher negra.

Um *ethos* social que se referencia numa construção societária com justiça e equidade social, uma sociedade sem a construção de relações sociais opressoras, hierarquizadas pela raça, sexo, que promovem invisibilidades, privilégios e desigualdades. É, sobretudo, uma perspectiva que produz um giro epistemológico e descolonizador de saberes, compromete-se com a produção de um conhecimento que rompe a cisão entre saberes acadêmicos e militantes, e traz ao centro as conexões com a produção de feministas no sul global e afrocentrada.

E, nestes termos, como nos alertam Collins e Bilge (2021, p. 247):

[...] nossa abordagem da genealogia da interseccionalidade enfatiza a importância dos projetos de movimento social promovidos por pessoas historicamente privada de direitos para a investigação e a *práxis* críticas da interseccionalidade. As histórias-padrão costumam ignorar o trabalho intelectual das pessoas que são discriminadas nas relações de poder interseccionais de raça, classe, gênero, sexualidade, deficiência e nacionalidade. Significativamente, com frequência são as mesmas mais versadas na *práxis* da justiça social (COLLINS; BILGE, 2021, p. 247, grifos meus).

É importante demarcar que a adoção desta perspectiva não se trata de modismo. Ao contrário, mas uma opção teórico-política e metodológica por compreender que o conceito da interseccionalidade de dimensão crítica, transformadora, e advinda da luta do movimento social negro, em especial, as contribuições nos últimos vinte anos das feministas negras, rompendo com o universalismo e a colonialidade do saber/poder. E, nos colocam no bojo da análise como sujeitos, produtoras de saberes. Permitindo, ainda, o exercício da crítica e da dialética ao empreender como caminho, em que o real é a matéria viva para análise e as inflexões produzidas pelo sistema-mundo, sexista e racista, nas condições particulares das mulheres, sobretudo negras, visibilizadas na análise na singularidade do sistema de opressão.

Ao tomar como base as contribuições do feminismo negro de Collins (2019), adotamos como premissa analítica nas referências de nossa investigação os aportes da abordagem teórico- metodológica da teoria do ponto de vista por dialogar com o conjunto das nossas reflexões. A centralidade da experiência das mulheres negras na vivência da mobilidade urbana, condição esta que é estruturante para o desenvolvimento de pesquisas qualitativas com vistas a compreender as contradições, do conjunto de questões que norteiam o objeto de investigação.

Os subsídios neste campo também se revelam por considerarmos que não há um ponto de vista homogêneo nas vivências das mulheres negras, mas como nos aponta a socióloga feminista negra norte-americana:

Não existe uma mulher negra essencial ou arquetípica cujas experiências sejam típicas, normativas e, portanto, autênticas. Um entendimento essencialista do ponto de vista da mulher negra suprime as diferenças entre as mulheres negras em busca de uma unidade de grupo enganosa. Em vez disso, pode ser mais correto dizer que existe um ponto de vista coletivo das mulheres negras, caracterizado pelas tensões geradas por respostas e desafios comuns. [...] o pensamento feminista negro tanto surge no interior de um ponto de vista das mulheres negras como grupo quanto visa articulá-lo com as experiências associadas às opressões interseccionais que elas sofrem, é importante ressaltar a composição heterogênea desse ponto de vista de grupo (COLLINS, 2019, p. 73).

Isso posto, ao nos referenciarmos nas experiências das mulheres negras, como conhecimento vivido, pensamento de si e do mundo, buscamos promover articulações entre campos de saberes, dando-lhes centralidade e fortalecendo formas de ação e resistências e lutas coletivas.

E o sentido de *experiência e vivência* ganha centralidade em nossa análise por compreendermos como um conceito que dá materialidade ao que nos desafiamos a analisar no campo da interseccionalidade das opressões na vivência das mulheres racializadas. Como nos aponta Cecília Minayo (2012a), a dimensão da experiência e vivência como dimensões particularidades, individual e coletiva, não podem ser vistas como sinônimos, mas campos articulados, indissociáveis na vida do sujeito e histórias situadas:

[...] o sentido da experiência é a compreensão: o ser humano compreende a si mesmo e ao seu significado no mundo da vida. Por ser constitutiva da existência humana, a experiência alimenta a reflexão e se expressa na linguagem. Mas, a linguagem não traz a experiência pura, pois vem organizada pelo sujeito por meio da reflexão e da interpretação num movimento em que o narrado e o vivido por si estão entranhados na e pela cultura, precedendo à narrativa e ao narrador. Já a vivência é produto da reflexão pessoal sobre a experiência. Já a vivência é produto da reflexão pessoal sobre a experiência. Embora a experiência possa ser a mesma para vários indivíduos (irmãos numa mesma família, pessoas que presenciam um fato, por exemplo) a vivência de cada um sobre o mesmo episódio é única e depende de sua personalidade, de sua biografia e de sua participação na história. Embora pessoal, toda vivência tem como suporte os ingredientes do coletivo em que o sujeito vive e as condições em que ela ocorre (MINAYO, 2012a, p. 622).

Desta forma, com a análise dos achados empíricos, a riqueza dos depoimentos, buscamos considerar as vivências singulares das entrevistadas. Porém, sobretudo promover conexões nesta experiência-vivência-ação individual e coletiva, tendo como norte a cotidianidade da vida social, mediada pelo transporte público coletivo pelas mulheres negras, em sua diversidade, riqueza e contradições.

Nosso método de análise tomou como referência os objetivos para compreender a dinâmica da mobilidade e do sistema de transporte público em Recife, examinado no capítulo 3 deste estudo, e a base para apreender e interpretar à luz da realização das entrevistas, somado a observação de dois Terminais Integrados – TIs – CDU (zona oeste) e Macaxeira (zona norte) da cidade, para dimensionar o impacto deste modelo de mobilidade urbana e do transporte coletivo no deslocamento da vida cotidiana das mulheres populares e negras considerando as suas necessidades na circulação na cidade, para atender a sua produção e reprodução social.

A organização do material foi um momento que exigiu fôlego, dada a grandiosidade das informações e interlocuções com as sujeitas da pesquisa. Muito além das perguntas ordenadas no roteiro, são as atitudes, reflexos, expressões e os espaços onde as entrevistas foram realizadas que compõem a materialidade das informações.

Reafirmamos a perspectiva teórico- metodológica em considerar as participantes da pesquisa como sujeitas neste processo. E tomamos por base as reflexões no âmbito da epistemologia feminista trazida nas elaborações de Ávila *et al.* (2016), ao considerar que as experiências das mulheres situadas como parte do processo de apreensão da realidade objeto de investigação.

Na metodologia do processo de investigação, utilizamos três técnicas de pesquisa qualitativa: a análise documental, a observação e as entrevistas, como pontes aproximativas com os dados de base empírica. A fonte de pesquisa para análise documental e mapeamento de fontes de dados secundários, sobre a revelação do contexto urbano e da mobilidade em escala nacional e local foram os dossiês do FNRU (2020-2021) e jornais de circulação local. Para isso foi feito o acompanhamento de três (03) jornais – *Folha de Pernambuco*, *Jornal do Commercio* e *Diário de Pernambuco* –, no formato *on-line*, conforme analisado no capítulo 3, tópico 3.4, para sistematizar informações sobre a situação do sistema de transporte coletivo e público, e identificar notícias de casos de violência sexista e importunação sexual nos transportes coletivos, realizada nos meses de 01 de junho a 01 de setembro de 2021.

A outra técnica de coleta de dados, a fim de agregar informações em diálogo com a análise documental e entrevistas, foi a observação (cf. Anexo A), que se soma ao plano de pesquisa para examinar e explorar as condições físicas, logística e a dinâmica de dois (2)

Terminais Integrados de Passageiros - TIs, realizada entre os dias 10 a 12 de janeiro de 2022, na cidade do Recife. Sendo um localizado na zona norte – bairro da Macaxeira, o mais antigo do sistema de mobilidade e na zona oeste – Caxangá – Cidade Universitária, o mais novo dentro da lógica da mobilidade urbana, construído pós-Copa do Mundo de 2014.

As 15 entrevistas (cf. Anexo B) aconteceram de forma presencial (10) e virtual (5), por meio da plataforma *Google Meet*, dado o contexto da pandemia pela Covid-19 em 2020. No entanto, em virtude dos problemas de conexão, perda de informações, com as entrevistas por meio virtual, na fase do pré-teste, optamos por realizá-las de forma presencial. E o que era exceção virou regra, mesmo considerando o contexto de vulnerabilidade colocada pela pandemia. As entrevistas virtuais aconteceram pela dificuldade de agenda, disponibilidade de horário e deslocamento das entrevistadas. As entrevistas foram realizadas de agosto/21 a janeiro/22. O objetivo era produzir informações primárias sobre a vivência interseccional das mulheres negras na mobilidade cotidiana e no uso do transporte coletivo, o que resultou em um material bruto, de gravação, de 123 páginas.

As mulheres negras, sujeitas da pesquisa, foram contatadas por meio telefônico, diálogos presenciais em reuniões políticas das articulações feministas (FMPE e RMNPE), e por mensagem pelo aplicativo WhatsApp. E, também pela relação de contato, por indicação de militantes dos movimentos, onde as mulheres foram referenciando umas às outras, considerando critérios de inclusão da amostra. A técnica utilizada diz respeito à amostragem não probabilística, denominada de *Snowball* (“Bola de Neve”), que utiliza cadeias de referência, geralmente utilizada quando há dificuldades de contato direto, a fim de localizar pessoas, sujeitos da pesquisa, dentro dos objetivos e universo da investigação (VINUTO, 2014).

Os critérios de inclusão utilizados para entrevista foram: idade a partir dos 18 anos, vivência afetivo-sexual cis e LBTs, mulheres trabalhadoras e negras, com participação política e sem participação política. Com o objetivo de identificar os diferentes elementos que marcam as experiências dessas mulheres na mobilidade urbana, quando da incursão em suas atividades produtivas, na reprodução social e ação política. Outro critério adotado foi o da distância da moradia–bairro e o centro da cidade do Recife, a fim de apreender as condições reais deste deslocamento cotidiano. Ao longo da análise, as sujeitas da pesquisa serão apresentadas pela identificação de letras maiúsculas, iniciais dos nomes, em referência aos depoimentos.

O desenvolvimento da pesquisa de campo encontrou obstáculos para sua realização em virtude da fase mais crítica da pandemia pela Covid-19, o que promoveu atraso no cronograma da investigação e também redimensionou o processo de realização das entrevistas, que para

diminuir os riscos de contaminação, optou-se pela realização no formato virtual e presencial, numa excepcionalidade. No entanto, no momento do campo essa orientação inicial precisou ser reajustada devido aos problemas na conexão da internet e o tempo, chegando a ser 30 minutos além do previsto, para realização das entrevistas. Assim, avaliamos ser mais produtiva a sua realização no local de moradia das sujeitas da pesquisa, assegurando toda orientação e prevenção sanitária que o contexto exigia.

Para organização das informações (documental, observação e entrevistas), seguimos as orientações gerais para cada instrumento. No caso da observação e entrevistas, construímos respectivamente um protocolo e roteiro aberto para orientar a coleta das informações, nos apropriando do conjunto e particularidades com vistas à organização e categorização dos dados em diálogo com a fundamentação teórica. Foram organizadas, tipificadas, em 8 eixos de análise, a saber: sujeitas da pesquisa, mobilidade e modal; Tempo e mobilidade das mulheres; Tempo, cotidiano e trabalho na vida das mulheres; Medo e Violência; Vivências raciais e LBTs na cidade; Condições do transporte público e as sugestões apresentadas pelas entrevistadas para políticas públicas de transporte, onde foram em cada bloco, unidades de sentido, recortados trechos das entrevistas a fim de compor uma análise individual e do conjunto das informações por depoimentos. Promovendo, portanto, relações entre o conteúdo produzido pelo material e o tema de investigação com a base teórica deste estudo.

## 5.2 VIVÊNCIAS DAS MULHERES POPULARES E NEGRAS NA CIDADE: AMPLIANDO VOZES E ANÁLISES

Diga seu nome completo  
Nascimento e estado civil  
Cor dos olhos e sexo  
Pai e mãe  
E o endereço certo  
Raça negra  
Uma questão de identidade  
Se tem cabelo crespo  
Cor da pele preta  
Minha gente  
Não tenha dúvida  
Você é da raça negra  
(OFFICINA AFFRO, 2023, s. p.).

### 5.2.1 As sujeitas da pesquisa<sup>78</sup>

Este tópico irá tratar do perfil das sujeitas da pesquisa, considerando sua inserção em instâncias de participação política feminista, definida neste estudo como critério para participação no processo de entrevistas, no qual destacamos para esta interlocução em duas organizações feministas, de âmbito estadual, quais sejam: Fórum de Mulheres de Pernambuco e Rede de Mulheres Negras de Pernambuco, por compreendermos que são duas articulações com expressão política local em processos de construção e incidência na luta feminista, como também têm em suas ações políticas e formativas a estratégia de pautar a luta das mulheres e o direito à cidade.

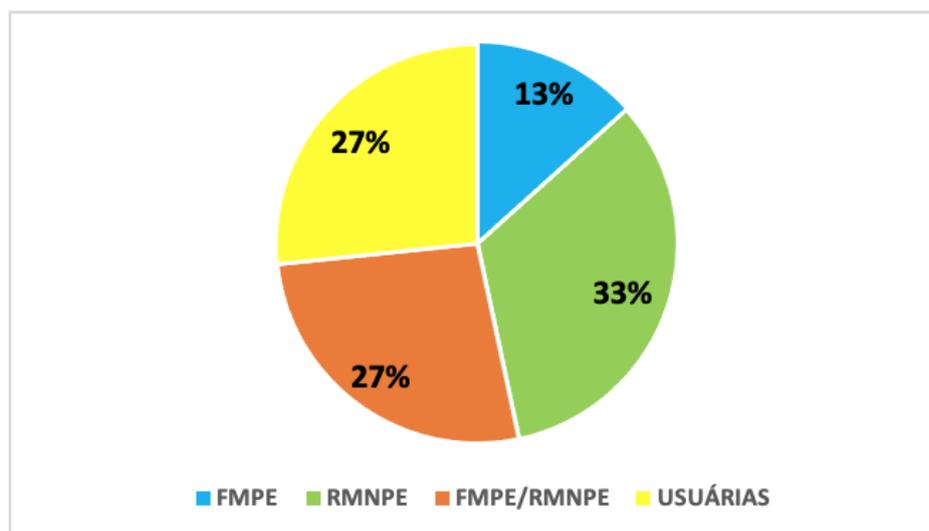
Na apresentação do perfil das entrevistadas, das quinze (15), quatro (04), ou 27% delas não têm engajamento político, não são militantes, foram selecionadas por serem apenas usuárias do sistema de transporte, e por termos o interesse em compreender como se daria sua avaliação sobre a mobilidade urbana. São moradoras dos bairros/territórios do Recife e indicadas pelas ativistas das duas redes – Fórum de Mulheres de Pernambuco<sup>79</sup> e Rede de Mulheres Negras de Pernambuco<sup>80</sup>, articulações de expressão estadual, escolhidas para o universo da pesquisa (gráfico 1).

---

<sup>78</sup> Como exposto, o termo as sujeitas da pesquisa não se trata apenas de uma inflexão gramatical de gênero, mas refere-se, nos termos da elaboração teórico-metodológica do SOS Corpo (2016), a um conceito em suas dimensões ontológicas e epistemológicas que dialoga com as experiências e vivências, materiais e subjetivas, das mulheres nos marcos de um sistema de dominação-exploração produtor de desigualdades de classe, gênero e racial.

<sup>79</sup> Fórum de Mulheres de Pernambuco (FMPE). Articulação feminista de caráter estadual, surgiu em 1988, integrada por militantes autônomas, de organizações, grupos e coletivos feminista, de diferentes faixas etárias, mista quanto a questão racial, com atuação em cinco 5 regiões (RMR, Zona da Mata, Agreste, Sertão do Araripe e Pajeú) do Estado, com uma ação político-feminista na luta pelo enfrentamento contra a violência, o sexismo e o racismo; por justiça socioambiental, em defesa dos direitos sexuais e reprodutivos; com as ações de solidariedade feminista, dentre outras. Articulado às lutas, ações de formação, incidência política, comunicação para fortalecimento da ação política militante e diálogo com as mulheres populares (FMPE, 2023).

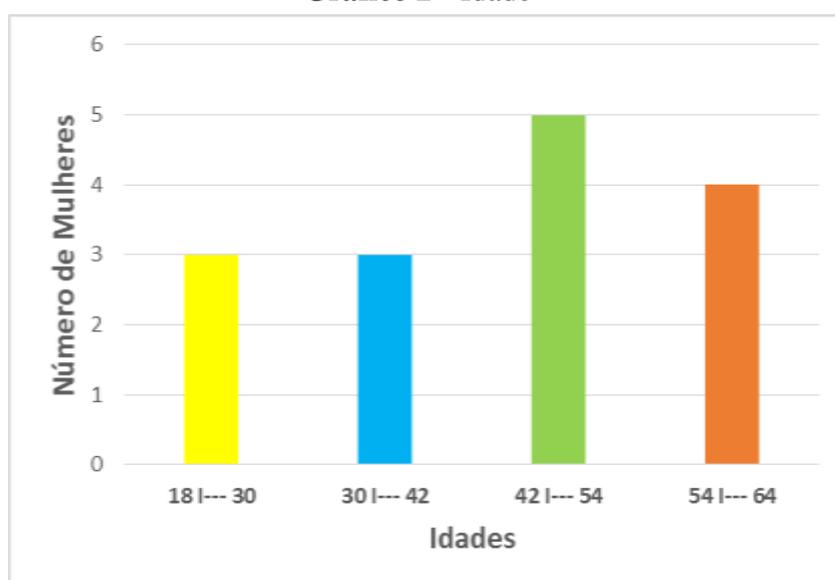
<sup>80</sup> Rede de Mulheres Negras de Pernambuco (RMNPE). Surgiu em 2015. É Articulação de mulheres negras do campo do feminismo negro, com núcleos regionais, integrada por mulheres negras de diferentes faixas etárias, militantes autônomas, de organizações e grupos de mulheres que atuam na luta antirracista, tendo como pilares de suas ações o enfrentamento do racismo e do sexismo, e a defesa da identidade, ancestralidade e resistência negra. Trata-se de uma articulação sem fins lucrativos que atua contra o machismo, o racismo e pelo bem viver sem a violência (RMNPE, 2023).

**Gráfico 1** - Participação política: ativismo

Fonte: A autora (2022).

Como apresentado no gráfico 1, as entrevistadas foram assim distribuídas: onze (11) militantes feministas, sendo duas (02), 13%, com militância no FMPE; cinco (05), 33%, militantes da RMNPE; e quatro (04), 27%, com militância nas duas articulações feministas.

No gráfico 2, apresentamos o perfil das entrevistas quanto à idade, um dos critérios para seleção das sujeitas da pesquisa para analisar o impacto na vida cotidiana das mulheres considerando o elemento geracional:

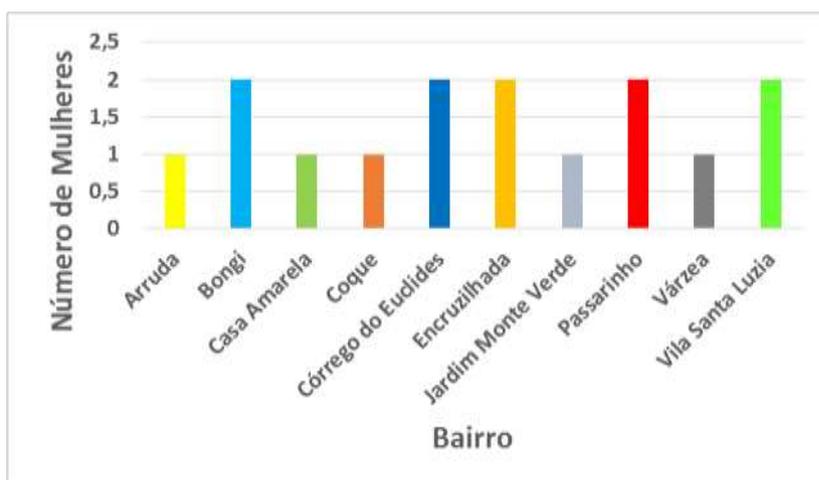
**Gráfico 2** - Idade

Fonte: A autora (2022).

As quinze (15) entrevistadas têm idade entre 18 a 62 anos: 1) quatro, 27%, na faixa etária dos 54 aos 64 anos; 2) cinco, 33%, dos 42 anos a 54 anos; 3) três, 20%, entre 18 e 30 anos; e 4) três, 20%, na faixa etária dos 30 a 42 anos. Destaque para a maior parte das entrevistadas, que se encontram na faixa etária de mulheres adultas e idosas. Observo que a escolha pelo modal para deslocamento se relaciona com a faixa etária. A exemplo das mulheres que estão entre 18 e 40 anos optarem pela bicicleta.

No tocante ao local da moradia, apresentamos a identificação do local de moradia na dimensão geográfica da cidade para visualizar a relação entre mobilidade e território entre as entrevistadas. Conforme o gráfico 3, as entrevistadas estão distribuídas em 10 bairros, em 4 zoneamentos na cidade do Recife – Norte, Oeste, Sul e Centro:

**Gráfico 3 - Local de moradia**



**Fonte:** A autora (2022).

As sujeitas da pesquisa estão assim distribuídas territorialmente, em 10 bairros do Recife, localizados: 1) quatro (04) na Zona Norte – Arruda, Casa Amarela, Córrego dos Euclides, Encruzilhada (2 entrevistadas); 2) três (03) na Zona Oeste – Bongí/Mustardinha, Várzea e Vila Santa Luzia (2); 3) uma (01) no centro – Coque; 4) Um (1) bairro que é divisa, da Zona Norte com Olinda – Passarinho (2); e uma (01) entrevistada da Zona Sul – Jardim Monte Verde, limítrofe com Jaboatão dos Guararapes, por esse motivo são consideradas áreas de litígio, ficando as moradoras desassistidas na oferta de serviços e políticas, como saúde, educação; 5) uma das entrevistadas tem Olinda-Rio Doce como cidade dormitório, mas concentra suas atividades de trabalho na zona norte da cidade do Recife, na qual circula

diariamente, e afirma que “[...] moro no Córrego do Euclides e durmo em Rio Doce” (ENTREVISTADA LB, 2022, s. p.).

A maioria das entrevistadas, 10 delas, reside em bairros que se caracterizam como local de moradia da população negra e periferia da cidade. O que se comprova pelos dados oficiais: 53% da população recifense residem em áreas de baixa renda<sup>81</sup>, conforme dados segundo do Plano Local de Interesse Social, Recife, 2018.

Em razão das entrevistas terem ocorrido presencialmente e na residência das mulheres, foi possível observar que a maioria das entrevistadas vive em condições precárias de habitabilidade, pela situação de infraestrutura das comunidades, majoritariamente sem pavimentação, sem saneamento ambiental, vias de acesso com esgoto a céu aberto. Áreas vulneráveis pela precariedade habitacional, algumas em morros e que, na sua totalidade, evidenciam, na conformação física e simbólica da paisagem, o racismo ambiental, por serem áreas de moradia da maioria da população negra.

Mais de 52% da população recifense se autodeclaram negros e negras e residem nos territórios mais pauperizados da cidade, evidenciando que em comunidades na zona norte e oeste há uma proporção de população negra maior que o percentual do estado, que é de 62% (CENSO/IBGE, 2010). Essa caracterização dialoga com os elementos que analisamos sobre a dimensão das áreas pobres nas cidades, a periferização urbana, dotada de precariedade na infraestrutura, mas também apresenta uma composição socioeconômica a partir da condição de classe e racial, e, portanto, a expressão crítica da questão social no urbano.

Porém, este é também o lugar social de insurgências na luta por direitos na cidade, como diálogo contraditório entre as queixas e reivindicações que marcam a complexidade urbana e expõem o processo de desigualdade/segregação social constitutivo na vida urbana por um urbanismo empreendedor e daltônico.

O próximo tópico está dedicado a apresentar a composição de renda das entrevistadas, considerando que todas apresentam como perfil serem da classe que vive do trabalho. Mesmo as que realizam trabalhos informais, como autônomas, a renda que resulta do trabalho produtivo é meio de sobrevivência sua e da família.

Como vemos no gráfico 4, a renda foi tomada como base no valor do salário-mínimo, independente do espaço ocupacional de inserção, para termos uma dimensão da relação renda e condições de vida.

---

<sup>81</sup> Cf. Costa (2022).

**Gráfico 4 - Renda**

Fonte: A autora (2022).

A entrevistadas se apresentam, em número de salários-mínimos (SM), em quatro grupos. O primeiro, com rendimento de 0 a 1,2 SM, refere-se a sete (07) das entrevistadas; quatro (04), de 1,2 a 2,4 SM; três (03), com renda de 2,4 a 3,6 SM; e o último grupo no intervalo acima de 3,6 SM. A base o cálculo foi estatística<sup>82</sup>, com a amplitude e base de cálculo de 1,2 SM na construção da média salarial das entrevistadas.

A classificação salarial coloca oito (8) das entrevistadas no chamado grupo D, cujo rendimento é de 2 a 4,8 SM; e, sete (07) no grupo com renda de até 1,2 SM. Essas faixas de renda colocam esses grupos sociais em situação de pobreza, representam 50,7% dos domicílios no Brasil em 2022, com renda de até R\$ 2,9 mil<sup>83</sup>. Análise com base no estudo realizado sobre a mobilidade social no Brasil, pela Tendência e Consultoria – Infomoney, tendo como base os dados da pesquisa Classes de Renda e Consumo no Brasil (2022 a 2023).

O rendimento mensal está relacionado com a inserção no mercado de trabalho, apontado por sete (07) das entrevistadas pela situação de informalidade, como trabalho autônomo, desemprego e instabilidade, todos em desproteção social e em situação de desemprego, sem rendimento.

Somado à desvalorização do SM nos últimos seis anos (2016-2022), há o baixo poder aquisitivo para compras/consumo, que se complexificou com a crise econômica, política e

<sup>82</sup> Análise estatística e gráficos produzidos por Salatiel Dias da Silva, matemático e engenheiro civil.

<sup>83</sup> Classificação do IBGE e referência no estudo da consultoria InfoMoney, abril de 2022, com a série histórica de mais de 10 anos sobre as tendências de rendimento da população brasileira (EQUIPE INFOMONEY, 2022).

sanitária a partir de 2016. Dados de agosto de 2022, do Observatório das Metrópoles, indicam que “durante a pandemia, o rendimento médio da população despencou. Saiu de R\$ 1.593 para R\$ 1.079, menos que o salário-mínimo, que é de R\$ 1.212. Isso, para os especialistas, contribui diretamente para o aumento da desigualdade social”<sup>84</sup>.

A maioria das entrevistadas destaca que o rendimento mensal não chega a cobrir todas as despesas e consideram o papel da desproteção e insegurança trabalhista em suas vidas. Uma delas avalia que o rendimento “[...] mal dá para mim. E eu não sou CLT, [...] eu sou autônoma, sem os benefícios garantidos por lei. Eu pago as mensalidades do MEI, aquilo que vai entrar para minha aposentadoria, se existir né?” (ENTREVISTADA RM, 2022, s. p.). O conjunto das entrevistadas, embora com uma faixa de salarial de classe D, ainda ajuda financeiramente outros membros da família, que nem sempre moram na mesma casa, e três delas são chefes de família, mães-solo, que dão sustentação às necessidades e demandas da sobrevivência cotidiana.

Destaco a relação entre a renda e a configuração familiar das mulheres negras, sua renda sustenta a dinâmica familiar. Uma vez que são elas, mesmo em núcleos familiares pequenos de 4 a 5 pessoas por unidade habitacional, ou mesmo sozinhas, as responsáveis pela manutenção da casa. E mesmo quando moram sozinhas, o rendimento mensal é compartilhado com a família ou amigas que necessitam de apoio para sua sobrevivência material:

Com esse rendimento familiar eu ajudava minha mãe, só que minha mãe faleceu ano passado. Isso me deu um aumento de renda individual. Porém, eu tenho muitas amigas carentes que sempre estão precisando de ajuda e, de certa forma, eu tento ajudar. Não consigo ajudar continuamente porque são muitas demandas (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.).

Dentre as mulheres idosas, em vida ativa laboral, e adultas acima dos 57 anos, três das entrevistadas identificam que há o compartilhamento da renda com os que convivem em regime de coabitação, como pessoas adultas, homens e mulheres em situação de desemprego. Muitas cuidam dos netos e netas, crianças e adolescentes, que exigem muitos cuidados diários, com o acompanhamento escolar e o suprimento das necessidades materiais – com alimentação, vestuários etc. É, sobretudo, uma renda mensal que se soma às atividades pontuais, os chamados bicos, trabalho doméstico, artesanato, vendas de cosméticos, roupas, dentre outros.

---

<sup>84</sup> Cf. Alves e Aguiar (2022).

As sujeitas da pesquisa atuam em diferentes campos ocupacionais, em organizações estatais, não-governamentais, articulações do movimento de mulheres, assessoria parlamentar, dentre outras, como veremos na tabela abaixo.

**Tabela 1** - Ocupação profissional

<b>Entrevistadas</b>	<b>Ocupação profissional</b>
DB	Educadora/Assist. projetos
RM	Cientista Social/autônoma
VP	Apoio técnico-administrativo
ES	Artesã- Informal – desempregada
RS	Apoio administrativo
AB	Apoio – pedagógico
AT	Pedagoga – doutoranda
EZ	Apoio/assessoria parlamentar
RC	Auxiliar de lavanderia
M	Agente de Saúde
DN	Autônoma – <i>freelancer</i>
FR	Estudante/Empreendedora digital
LB	Apoio administrativo e articuladora
CR	Funcionária pública hospital
K	Cozinha – produção de doces e salgados

**Fonte:** A autora (2022).

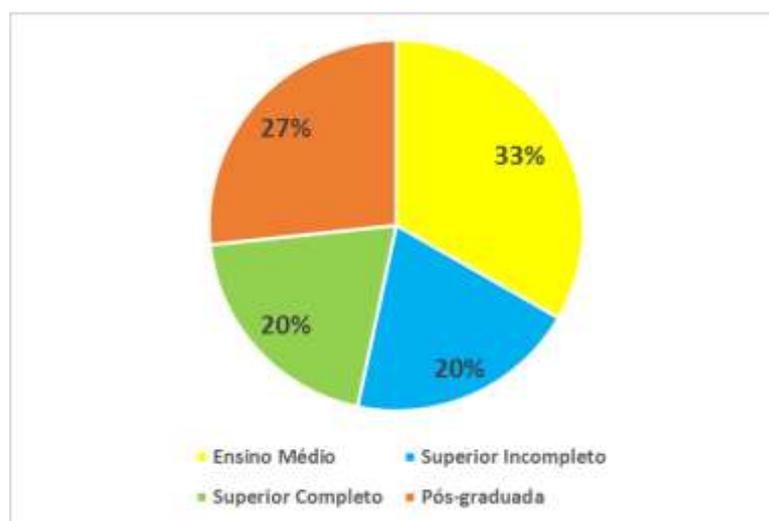
A ocupação profissional é bastante variada (tabela 1), como demonstrado acima. Entre as entrevistadas, há as que apresentam nível salarial entre três (03) a cinco (5) salários-mínimos, têm curso superior completo, com especialização, mestrado e em processo de doutoramento. Todas estão inseridas em ocupações e atividades profissionais em ONGs, de articulação política, pedagógicas, administrativas e e com ação em organizações e movimentos sociais, *freelancer*, na gestão pública, saúde etc. Destas mulheres, 06 estão em ocupações profissionais em situação de desproteção social, vulnerabilidades e subcontratações, o que incide no montante da renda mensal.

Chamou-nos a atenção a relação renda e ocupação profissional pelas mulheres negras, sobretudo aquelas com pós-graduação *latu e stricto senso*, especialização, mestrado e doutorado, respectivamente. No desenvolvimento das suas atividades, têm um recebimento médio de R\$ 3.600,00 como base, revelando uma defasagem salarial diante da qualificação profissional que possuem, o que se conecta com as análises de que a alta escolaridade não é proporcional ao rendimento das mulheres negras (IBGE, 2020).

Não perguntamos sobre a relação entre rendimentos, ocupação profissional e carga horária, mas os depoimentos indicaram uma jornada de oito horas ou mais, relacionada às demandas. No período do estudo a maioria delas estavam, em razão da pandemia, em trabalho remoto na maior parte do tempo de trabalho.

Sobre a escolaridade das sujeitas da pesquisa, apresenta-se que a maioria tem o ensino médio completo, chamando atenção para sua inserção no ensino universitário completo e incompleto em percentuais somados em 40%, como vemos no gráfico 5.

**Gráfico 5 - Escolaridade**



Fonte: A autora (2022).

Das entrevistadas, 1) cinco (05), 33%, possuem ensino médio completo; 2) quatro (04), 27%, com ensino superior completo e pós-graduação *stricto sensu* (mestrado e/ou doutorado), em áreas das ciências humanas, como: políticas públicas, sociologia, pedagogia, antropologia; 3) três (03), 20%, com curso superior completo; e 4) três (03), 20%, com curso superior incompleto, uma cursando e outra desistiu em função de questões econômicas e por ser mãe solteira.

O que se verificou para a inserção na universidade foram algumas dificuldades apontadas por duas das entrevistadas, mães com filhas, famílias monoparentais, ou mães-solo, como se identificam, em assegurar o ingresso e a permanência nas universidades. À época quando as filhas eram pequenas, cerca de dez anos atrás, não havia uma política de apoio e rede de cuidado, creche da rede pública, que contribuísse para mulheres com esse perfil, trabalhadoras e chefes de família para que se facilitasse a permanência num curso superior. Destacam que, pelas adversidades, de fazer um curso noturno e a mobilidade; sem rede familiar e estatal de aporte; uma delas precisou trancar o curso e até o momento da entrevista não tinha retornado por questões financeiras. E, a segunda precisou estender o prazo de conclusão e

segue compatibilizando o tempo da jornada de trabalho, com as obrigadoriedades da vida produtiva e de cuidado, para concluir a graduação numa universidade pública.

Conforme depoimentos na entrevista, as dificuldades das mulheres negras e mães-solo, em se manterem na universidade, complexificadas pelo uso do transporte público, são imensas, a saber:

[...] foi um tempo muito difícil, um tempo na minha vida, principalmente na minha vida de universidade, que eu tive que levar dois anos seguidos minha filha pra universidade e ela era pequenininha e eu tive que levar ela pra universidade. Então, quando fez dois anos, ela disse: “Mainha eu não aguento mais ir pra universidade”, porque ela tava cansada, ela estava com o corpo cansado, porque era doloroso pra mim, imagine pra ela que acordava de 4:30h e a gente só chegava em casa de 22:30h! Quando tinha professor que só liberava às 22h em ponto, então era 22:30/22:40, se eu não perdesse o ônibus, que o ônibus também era péssimo, que era o ônibus CDU/Torrões/San Martin, que era horrível, então ele passava a cada uma hora. Então se eu perdesse ele, eu tinha que pegar Uber e tinha tempo, que eu nem tinha dinheiro pra Uber e contar com o apoio dos amigos mesmo, de dividir [...]. Muitas vezes amigas minhas se juntavam, faziam cota para que voltasse de Uber, porque a gente tinha perdido o ônibus. Porque eles passavam antes do horário. Foi muito doloroso, aí foi quando eu comecei a atrasar a história da universidade, porque não tinha com quem ficar [a filha]. Eu queria dar uma boa condição de vida pra minha filha, no sentido de ela conseguir dormir cedo... Então teve período eu só ia pra universidade duas vezes por semana. Aí saí trancando... foi um período muito difícil e doloroso pra mim (ENTREVISTADA AB, 2022, s. p.).

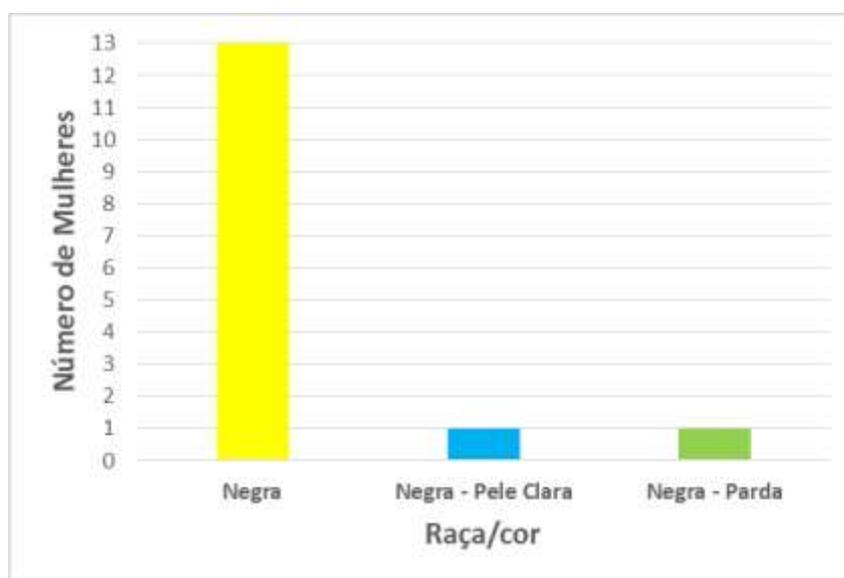
As dificuldades das mulheres negras, mães solteiras, com renda média de 1 a 2 salários-mínimos, para seguir os estudos e no cotidiano dar conta das responsabilidades do trabalho, das tarefas de manutenção da casa, do cuidado familiar e de filhos/as e a vida escolar e acadêmica, se configuram em um grande esforço. Oneram física, material e subjetivamente a vida das mulheres, em ter que se deslocar com crianças pequenas no percurso casa-trabalho-escola/faculdade. Questões que denunciam a ausência e/ou fragilidade de políticas públicas de apoio à educação, às crianças e ao cuidado com as mulheres e suas crianças, especialmente quando são mães solteiras. Essa dimensão do cotidiano da vida das sujeitas da pesquisa revela como a dimensão urbana na oferta de serviços públicos, como creches, dificulta a vida das mulheres na sua inserção produtiva, acadêmica. Há uma desobrigação do ente público e muitas vezes os arranjos para assegurar essa inserção ficam na esfera individual, com o ônus econômico a cargo das mulheres.

Desta forma, na ausência de redes de políticas públicas para as mulheres que deem conta da complexidade de seu viver, restam às mulheres as redes comunitárias, de amizade, de solidariedade e cuidado entre mulheres negras, como trecho de entrevista a seguir:

Então se tivesse creche seria maravilhoso, mas não tem. Esse serviço a gente não consegue acessar. Eu sempre contei com rede de amigos, sejam amigos próximos, do meu convívio, ou seja, redes da própria escola, de mães de alunos, de amiguinhos dela ou vizinho, mas não sempre, esporadicamente, vamos dizer, que durante um mês eu posso contar com essa rede duas vezes. Tem aquelas pessoas que dá uma carona pra ela, pra deixar a gente em casa quando eu buscava ela na escola, ou ficava com ela a tarde, enquanto eu chegava em casa do trabalho (ENTREVISTADA VP, 2022, s. p.).

No gráfico 6, apresentamos o perfil das mulheres na autoidentificação raça-cor, conforme sinalizado pelas sujeitas da pesquisa:

**Gráfico 6 - Identidade racial**



**Fonte:** A autora (2022).

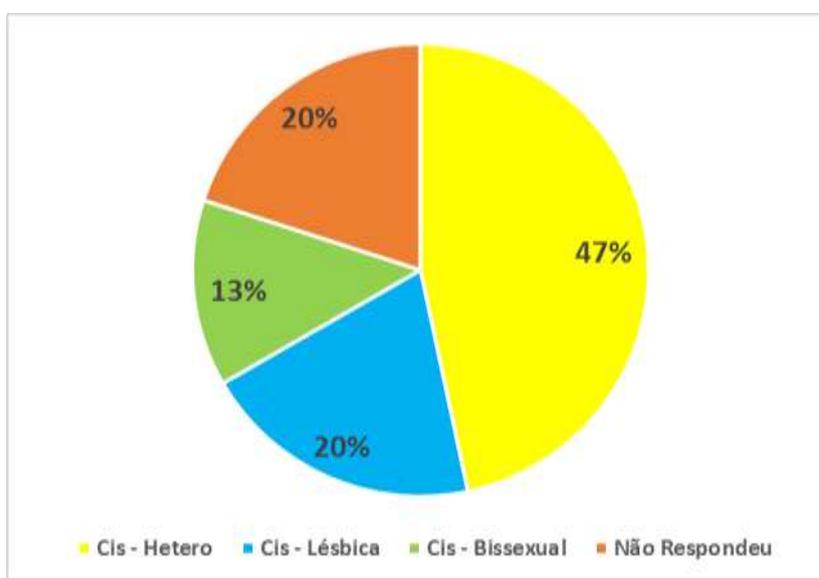
Todas as entrevistadas se autodeclaram mulheres negras, duas delas se afirmam mulheres negras de pele clara, por reconhecerem a dimensão estrutural do racismo em relação à cor, tez da pele, suas implicações no local de moradia, a territorialidade e mobilidade na cidade, como veremos nos próximos tópicos. Seguindo a classificação do IBGE, as entrevistadas compõem no universo de pretos e pardos, da população negra, que em Recife representa 52,22%.

A afirmação política entre pretos e pardos foi uma luta histórica do movimento social negro diante da invisibilidade histórica do quesito raça-cor que revelasse o perfil da população brasileira e enfrentasse o mito da democracia racial e do embranquecimento. Então, corroboramos com essa perspectiva por entendermos que fortalece a luta de resistências de

pretos e pardos na autoidentificação de sua raça-cor e no enfrentamento às desigualdades. Sobretudo por desvelar as particularidades do racismo na sua relação socioterritorial, e num sentido mais largo aportar para a construção de políticas afirmativas no campo das políticas públicas.

No gráfico 7, identifica-se a autodeclaração das mulheres sobre sua identidade de sexo/gênero como elemento qualitativo para analisar o deslocamento das mulheres negras na cidade. O gráfico 7 apresenta essa identificação, apontando que a maioria se reconhece como cisgênero.

**Gráfico 7 - Identidade de sexo/gênero**



**Fonte:** A autora (2022).

Quanto à identidade sexo/gênero, todas se reconhecem como mulheres cis, identificando-se com a nomeação do sexo biológico, feminino/mulher. Com relação à vivência da sexualidade, sete se reconhecem como mulheres heterossexuais; quatro, 20%, como mulheres lésbicas; duas, 13%, como bissexuais, e duas apenas se identificaram como mulheres, não responderam sobre a vivência da sexualidade.

É importante destacar que as mulheres sem participação política no feminismo tiveram dificuldades em verbalizar a sua vivência na sexualidade, dizendo-se “[...] sou mulher como o mesmo gênero que nasci, cresci assim, não tenho preconceito com ninguém. Cada um tem seu livre arbítrio para escolher sua opinião sexual. Eu respeito em primeiro lugar” (ENTREVISTADA RS, 2022, s. p.). E outra mulher respondeu que “[...] eu não sei nem

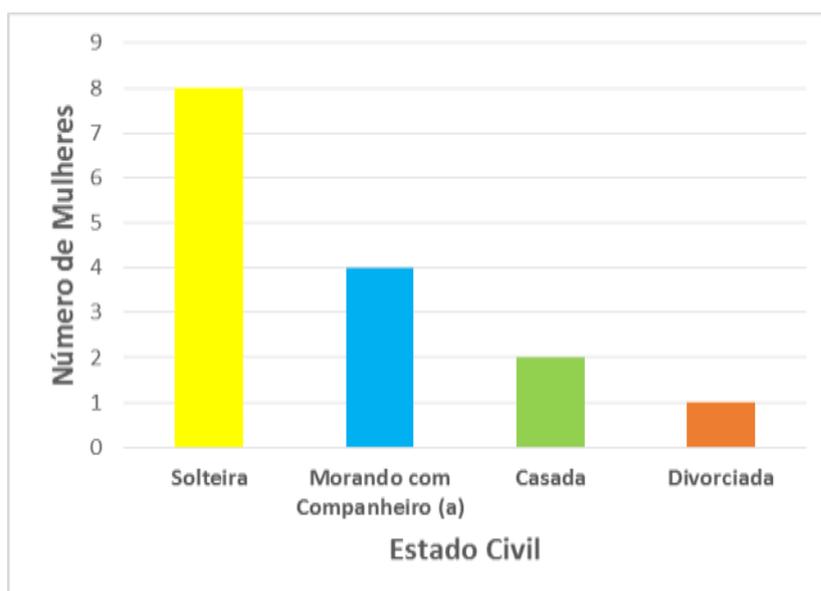
explicar, visse? É que eu [...] eu não me sinto, assim, nem lésbica, nem mulher, nem coluna do meio. Não sei nem identificar o que realmente [...]” (ENTREVISTADA K, 2022, s. p.).

Uma das entrevistadas, K, ficou insegura ao responder à pergunta sobre a vivência da sexualidade, expressando que não se identificava com as normatizações. Duas das entrevistadas questionaram a classificação binária, ou até mesmo a vivência da sexualidade das mulheres, por avaliarem como enquadramento que restringe a amplitude e liberdade das experiências de sexualidade das mulheres negras.

Nas entrevistas esse foi um dos pontos que causou desconforto para as sujeitas da pesquisa, sobretudo para as mulheres sem engajamento político, demonstrando dificuldades, em conversar e declarar sobre sua vivência sexual como mulher cis, porque também haviam dúvidas quanto ao termo. Como também ainda existem alguns tabus ao se pensar em outras vivências afetivas- sexuais, lésbicas e bissexuais e falar sobre si. Porém, compreendemos que essa questão é sensível pelo distanciamento da relação com a pesquisadora. Entretanto, sobretudo porque entendemos que as experiências destas são territorializadas, marcadas pelo gênero, racializadas, e sobretudo, pela vivência afetivo-sexual, corporificada por inúmeras violências sexistas, como veremos a seguir pelos depoimentos.

No perfil das entrevistadas quanto ao estado civil, a maioria são solteiras, mas em relação de companheirismo hétero e homoafetivo, como apresentado no gráfico 8:

**Gráfico 8 - Estado civil**



**Fonte:** A autora (2022).

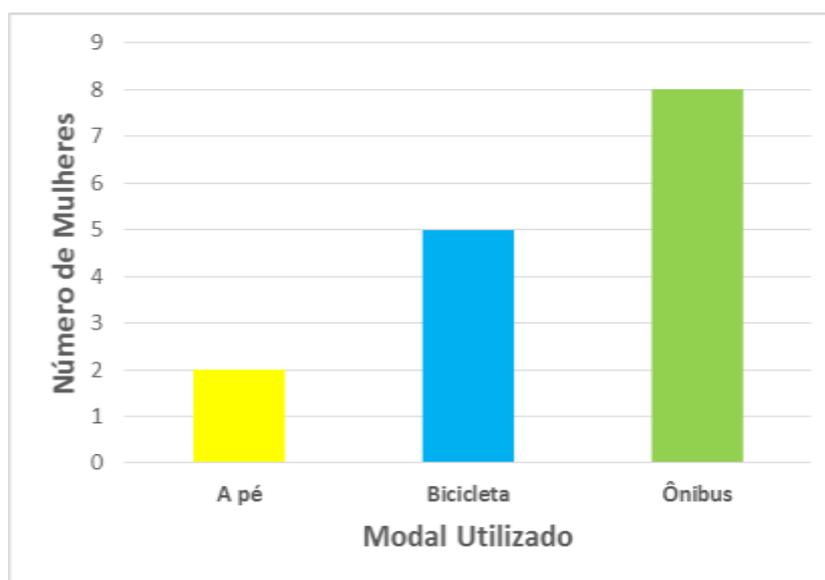
Quanto ao estado civil, 12 das entrevistadas são solteiras, destas, quatro estão em relação de companheirismo. Duas são casadas e uma é divorciada com companheiro. Como citado anteriormente, três são mães solteiras, mães-solo, o que revela uma dinâmica intensa com as tarefas domésticas e necessitam recorrer às redes de apoio familiar e comunitário. Estabelecendo um cruzamento das mulheres solteiras com a respectiva faixa etária, são mulheres jovens e adultas, dos 18 anos aos 57 anos, com dinâmicas diferentes no cotidiano, devido às diversas inserções na vida produtiva e de reprodução social – tarefas domésticas e de cuidados que incidem na trajetória e deslocamento cotidiano e para o que chamamos atenção no âmbito da divisão social, sexual e racial do trabalho numa jornada contínua para esses fins.

### 5.3 MOBILIDADE E O MODAL DAS MULHERES

O meu meio de transporte é coletivo (ENTREVISTADA VP, 2022, s. p.).

Este tópico da nossa análise irá apresentar o deslocamento das mulheres negras, sujeitas desta pesquisa na vida urbana, mediado por um dos tipos de modal, como demonstrado no gráfico 9:

**Gráfico 9** - Uso do modal pelas mulheres negras



Fonte: A autora (2022).

No que diz respeito à mobilidade cotidiana das sujeitas da pesquisa, oito mulheres negras utilizam no cotidiano o modal rodoviário, o transporte coletivo e público, ônibus, e uma delas usa ônibus e metrô. No Brasil, o ônibus é o mais usado por 65% da população da classe que vive do trabalho. No grande Recife – RMR por 57% da população, já em Recife são cerca de 2 milhões de usuários/dia. Os estudos que incluem mobilidade e gênero indicam que a maioria da população usuária é composta pelas mulheres.

Na mobilidade ativa, quer dizer, a pé ou bicicleta, é observado que essas são modalidades mais utilizadas pela população nos entornos das moradias, e para o acesso aos serviços e comércio, o que foi indicado por todas as entrevistadas. Duas explicam que a bicicleta e andar a pé se torna prioritário, por causa da rapidez e autonomia, frente ao tempo de espera para uso do ônibus. Das que usam bicicleta, cinco o fazem no entorno do bairro e na ida ao trabalho. Como informa uma das entrevistadas, “[...] na comunidade o deslocamento é a pé, porque a comunidade não é grande, é uma vila. Mas saindo da comunidade tem que pegar ônibus, uso muito transporte público” (ENTREVISTADA EZ, 2022, s. p.).

As mulheres que optam pelo deslocamento cotidiano a pé, para atender as suas necessidades, revelam que a escolha se deve mais pela agilidade em face dos problemas – tempo, condições, lotação – na utilização do ônibus. Nem sempre por ser condizente com a saúde e que ocorre mais no entorno da comunidade. No dia a dia, a decisão pela modalidade ativa é prioritária, para se locomover na comunidade e às vezes até para outros lugares:

Dentro do bairro mesmo eu ando a pé e pra ir a Afogados, que é um dos bairros próximos, pode ir de ônibus ou a pé. E geralmente eu vou a pés porquê de ônibus é muito ruim. Porque o ônibus demora de sair do terminal, o Bongi que é o único que vai pra lá. Então eu vou de pés com meu marido, a gente vai devagarzinho. Quando faz tudo lá que não tiver pra carregar peso, a gente volta andando também. Se tiver peso a gente se sacrifica a vir nesses ônibus. Mas aqui dentro da comunidade mesmo eu ando de pés pra todo canto (ENTREVISTADA CR, 2022, s. p.).

O uso do modal está relacionado com a dinâmica e a faixa etária para as demandas do cotidiano postas pela divisão social do trabalho, que orienta boa parte do deslocamento, “[...] então todo o meu deslocamento dentro do bairro é a pé e nos lugares mais distantes é ônibus” (ENTREVISTADA VP, 2022, s. p.). Já o uso da bicicleta, assim como andar a pé, tem maior presença no cotidiano das mulheres jovens e adultas, entre 18 aos 45 anos, pela agilidade e autonomia, “[...] na comunidade é mais a pé ou senão de bicicleta. Porque na comunidade não tem um ônibus específico pra gente andar, até porque a comunidade é pequena. Eu ando mesmo a pé ou de bicicleta” (ENTREVISTADA RC, 2022, s. p.).

Outra entrevistada reforça essa escolha no cotidiano para realizar diferentes atividades, “[...] no meu bairro eu costumo andar muito, muito, assim, de bicicleta pra desenvolver atividades diárias, como por exemplo, ir na lotérica, ir na casa dos meus familiares ou participar de alguns movimentos no bairro” (ENTREVISTADA FR, 2022, s. p.).

A abordagem de gênero na constituição da mobilidade urbana ainda é muito incipiente. Poucas capitais têm, nas pesquisas de origem-destino dos sistemas de transportes e aplicativos (*Moovit*, dentre outros), o quesito gênero para qualificar o perfil da população usuária e a dinâmica do deslocamento.

A exceção fica para a cidade de São Paulo, que apresenta esses dados com base no ano de 2020, demonstrando o crescimento das mulheres como usuárias de ônibus, em diferentes horários do dia (HARKOT, 2018). No entanto, há estudos, no norte e sul global, que apontam as mulheres como as maiores usuárias do transporte rodoviário, de ônibus e metrô, e no uso da modalidade ativa, a pé e bicicleta, por causa das atividades produtivas e reprodutivas cotidianas, particularmente das mulheres populares e negras, inclusive no ato de levar e buscar filhos e filhas na escola, creche.

Chamou-nos a atenção a importância do uso da bicicleta para as atividades cotidianas, a utilização desse modal pelas entrevistadas. Alguns estudos, como o de Marina Kohler Harkot<sup>85</sup> (2018), trazem o tema da mobilidade ativa de gênero, com foco no uso de bicicleta por mulheres. A autora realiza uma revisão bibliográfica de um conjunto de estudos e pesquisas, sobre a mobilidade das mulheres, tomando por base dados estatísticos da origem-destino e o seu percurso cotidiano, demonstrando que reservadas as particularidades e as condições urbanas, há uma tendência de realizarem deslocamentos curtos, geralmente a pé ou de ônibus.

As mulheres são as maiores usuárias do transporte público, com um deslocamento poligonal, o que significa múltiplos destinos/diários, em razão do trabalho, mas também devido às responsabilidades da vida reprodutiva individual e familiar, como escola, creche, posto de saúde, supermercado, dentre outros.

As entrevistadas, na sua totalidade, optam por caminhar, andar a pé, nos trajetos mais próximos e diurnos, no entorno do local de moradia, em razão da demora e má qualidade do transporte público, por isso preferem o uso da mobilidade ativa para esse deslocamento

---

<sup>85</sup> Essa dissertação é uma referência no debate de gênero e modalidade ativa no uso da bicicleta, e também por ter se tratado de uma militante feminista no cicloativismo, de 28 anos. Infelizmente foi mais uma vítima da violência no trânsito, sendo morta atropelada enquanto pedalava em São Paulo – Av. Paulo VI, em novembro de 2020, por um empresário que não prestou socorro. O caso teve uma expressão nacional por ser emblemático na vida das/os ciclistas pela violência e insegurança urbana no uso das vias públicas. Para maiores informações, ver G1 SP (2020).

cotidiano. A bicicleta, como vimos é a segunda opção, sobretudo, junto às mulheres jovens, no deslocamento diário, considerando a agilidade e a precariedade do transporte público. Porém, também consideram que é um deslocamento inseguro, pelas condições das vias públicas para o uso da mobilidade.

É importante registrar que as entrevistas, realizadas no primeiro ano e em meados do segundo ano da pandemia (2021-2022), o que revelou uma alteração na dinâmica deste deslocamento das mulheres que resultou no aumento do custo diário com o transporte por aplicativo, Uber e 99<sup>86</sup>, para atividades estritamente necessárias, como trabalho, consultas médicas. Os relatos informam que nem sempre o orçamento permite o uso do aplicativo. Três entrevistadas disseram que, nesse período agudo da pandemia, realizaram o trabalho de forma remota. Com a paulatina abertura em 2021 devido à queda no número de casos, as organizações e instituições arcavam o custo do transporte, como afirma a entrevistada DB (2022, s. p.), “[...] eu usava muito ônibus, mas como veio a pandemia, o trabalho ficou *home office*. A organização que eu trabalho se responsabilizou pelos custos dos transportes de carro”. Para o conjunto das sujeitas da pesquisa, pela informalidade do trabalho (*freelancer*, rendimento por produção por ser *digital influencer*, artesã, etc.) e por estarem desempregadas no período, inclusive compartilhando dessas condições no núcleo familiar, nem sempre tinham disponível o valor entre 20 e 40 reais para o uso do aplicativo, valor que varia, a depender do trajeto. Para as atividades políticas, às vezes o deslocamento por carro de aplicativo é visto como possível, devido à ação de apoio dos movimentos e articulações feministas aos quais estão vinculadas. O que favorece de forma individual e coletiva o exercício da militância, no contexto de crise sanitária, como destaca uma das entrevistadas:

Para as atividades políticas, também é a mesma vivência e depende muito da hora. E se for a noite, tenho que pensar em toda dinâmica de tempo, ir e vir, uma hora, pensar no uso do ônibus, numa hora que possa estar mais vazio, Ir juntas, com outras mulheres e na volta, compartilhar um Uber, principalmente à noite, acaba que juntando o valor de cada passagem, com o apoio dos movimentos, ser mais seguro voltarmos juntas e de Uber, do que de ônibus (ENTREVISTADA M, 2022, s. p.).

---

<sup>86</sup> Duas plataformas de aplicativos de transporte, que pode ser automóvel, moto, bicicletas, que transportam clientes com preços acessíveis na cidade e que vêm ganhando destaque pelas diferentes modalidades oferecidas aos clientes. Porém, que do ponto de vista das relações de trabalho, estas são marcadas pela informalidade, o que vem gerando debates para assegurar direitos trabalhistas, regulamentando a prestação de serviço e as modalidades de contratação, e enfrentando uma plataforma mundial e uma tendência de uberização, que no Brasil são mais de 2 milhões de trabalhadores/as. Mas, marcado pela insegurança laboral, o e no transporte de pessoas passageiras, como as denúncias de importunação, abuso sexual, estupro de mulheres. Como aponta o estudo *Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade*, num universo de 2.017 pessoas (1.194 mulheres e 823 homens), com mais 18 anos de idade, dados de outubro de 2021, apontam que 81% das mulheres já sofreram violência em seus deslocamentos pela cidade (GALVÃO, 2022; LIMA, 2022).

Além das dificuldades das mulheres negras em seus territórios, no uso do transporte público, as entrevistadas informaram haver dificuldade no uso de aplicativos de transporte individual, como a plataforma Uber, uma vez que, pelo mapeamento da cidade, geralmente territórios periféricos e negros são considerados como área crítica, em que localidades como Coque, Passarinho e Vila Santa Luzia são áreas vermelhas.

A classificação acima descrita é expressão do racismo estrutural e ambiental na constituição das cidades, em que áreas habitadas majoritariamente pela população negra são criminalizadas, o que gera inúmeros transtornos na vida desta população, em particular na vida das mulheres. Para as mulheres negras sujeitas da pesquisa, há um “confinamento” nestes territórios em determinados horários, limitando seu ir e vir, fazendo-as depender exclusivamente de um único modal, o ônibus, “[...] mesmo com dinheiro no bolso para pagar um carro, a gente não consegue a qualquer hora pegar carro aqui” (ENTREVISTADA ES, 2022, s. p.).

A classificação de determinados *bairros* com semelhante perfil como área vermelha, geralmente áreas pobres da cidade, apresenta outros transtornos como o bloqueio da área, como demonstra a entrevistada AT (2022, s. p.), “[...] aqui no [...] a gente não pega Uber, é bloqueado, que é área de risco [...] Uber a gente não consegue chamar, só 99 [...] aí demora, não consegue porque é área de risco, aí os motoristas cancelam... se for um bairro próximo que der baratinho, aí eu vou de 99”. O próprio tempo gasto, entre um cancelamento e outro de corrida, gera transtorno para poder chegar em tempo a uma consulta médica, no retorno para casa de uma festa, confraternização, ou mesmo no retorno de um supermercado com a feira mensal da família. Essa questão é apresentada por uma das entrevistadas como um grande desafio, como revela a entrevistada EZ (2022, s. p.):

[...] a gente mora na comunidade, é favela, a gente tem área vermelha, então o Uber não entra. Ele demora muito. Às vezes cancela quando vê que é área vermelha é um transtorno. [...] quando eles veem o endereço sabem que é área vermelha, eles não vêm e então você pena. Demora tanto, aí começa a angústia (ENTREVISTADA EZ, 2022, s. p.).

Do conjunto dos problemas apresentados por elas, chama a atenção o custo do uso do transporte por aplicativo, que aumentou na pandemia e, por outro lado, o medo, para algumas, até pânico de adoecer no uso do transporte público, ou mesmo o adoecimento pelo processo de confinamento, como ressalta uma das mulheres “[...] no início, foi muito pesado psicologicamente pra mim, porque eu sempre tive uma vida muito ativa e aí parou assim... foi muito pesado!” (ENTREVISTADA AB, 2022, s. p.).

As mulheres identificam na pandemia as vulnerabilidades a que estão expostas, sobretudo, a superlotação dos transportes coletivos em razão da redução visível das frotas, que dialoga com o diagnóstico da situação do sistema de transporte público no Recife e região metropolitana, marcado pela demissão em massa dos trabalhadores e trabalhadoras das empresas do consórcio metropolitano; como também a redução no número de pessoas passageiras pelo impacto do desemprego estrutural na arrecadação advinda do vale transporte, como já tratado em capítulo anterior.

Destacamos ainda alguns depoimentos que revelam essas tendências no contexto da pandemia, onde as sujeitas da pesquisa evidenciam que o uso do Uber foi incluído por ser mais ágil, mesmo com os engarrafamentos para chegar ao destino, por exemplo, em consultas médicas. E, também incluído na rotina de deslocamento por aquelas que se enquadram na condição de pessoa risco e grupo vulnerável pela Covid-19:

Mas quando preciso ir para o trabalho físico, a [...] me possibilitou ir e voltar de Uber, porque sou uma pessoa de risco... [...]. No final de 2020 para 2021, mesmo com o (alto índice da Covid, eles pararam de fazer isso! (Limpar, higienizar os ônibus). As pessoas dentro dos ônibus, os trabalhadores informais, todos sem máscaras! Então eu fiquei com muito medo! Quando eu tenho dinheiro que eu vou resolver coisas minhas, vou de Uber, porque eu fiquei com muito medo! Por eu ter comorbidades. Quando eu posso, transito mais de Uber do que de ônibus (ENTREVISTADA RM, 2022, s. p.).

Considerando que a maioria das entrevistadas tem um rendimento médio de 1 a 3 salários-mínimos, a incorporação do custo do Uber, em situação emergencial ou em razão das demandas da vida cotidiana, resulta num custo alto para o perfil de renda deste grupo social. Elas revelam em sua maioria que não é uma opção, mas uma escolha em situação de excepcionalidade, ou, como destacado por quatro delas, com o apoio financeiro das organizações empregadoras, para assegurar a sua proteção mediante a instabilidade da crise sanitária da Covid-19, na volta ao trabalho presencial. Muitas relatam que na pandemia a tarifa ficou mais cara e o tempo de espera aumentou:

Durante a pandemia, quando a gente estava ainda naquela flexibilização, eu percebia que o tempo era menor de espera, mas agora que está a maioria das coisas estão funcionando, eu já percebo que hoje demora de 10, 8, 20 minutos para o Uber chegar. Já diferenciou o tempo porque tem mais carro, tá voltando à normalidade, então já está diferente. Mas antes, durante a pandemia, o tempo de Uber era bem menor do que ônibus, 3, 4, 5 minutos, agora já está diferente, mas mesmo assim ainda não bate o transporte coletivo (ENTREVISTADA VP, 2022, s. p.).

#### 5.4 TEMPO E MOBILIDADE DAS MULHERES

Transporte é tempo de vida (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.).

Para ilustrar a abordagem deste tópico, elaboramos um mapa (cf. Anexo D) com o deslocamento de algumas das mulheres para ilustrar essa mobilidade multidimensional do espaço urbano para a realização das tarefas cotidianas com a vida no trabalho produtivo e reprodutivo. Como também apresentar visualmente o conjunto dos elementos analisados como dimensão da vida cotidiana das mulheres na mobilidade urbana.

As desigualdades de gênero estruturam e dinamizam a conformação das cidades, revelando que homens e mulheres vivenciam de forma desigual essa experiência e consolidam situações de hierarquias e privilégios que se espalham no espaço público-privado. E, em sua dinâmica produtiva e para reprodução social, geram no cotidiano das mulheres um ambiente de medo e insegurança nos espaços da cidade voltados, exclusivamente, para a presença masculina pela inserção produtiva. Ou ainda a construção de espaços, serviços, que reforçam e favorecem a circulação e presença das mulheres como extensão das tarefas obrigatórias com a reprodução social e biológicas, como o deslocamento para supermercados, padarias, açougues, farmácias, dentre outros.

Desta forma, não é possível analisar a mobilidade urbana dissociada da classe, da divisão sexual do trabalho, de raça e do gênero, justamente por causa das desigualdades, das diferenças no viver o contexto urbano mediado pelo uso de diferentes modais para atravessar geograficamente a cidade e na organização de um tempo social profundamente naturalizado pelas normatizações dos papéis de gênero.

Dada a natureza da particularidade do trabalho para mulheres negras, gerada pelo processo histórico de colonização brasileira via a escravização, há singularidades na sua mobilidade e deslocamento nas ruas e na vida pública, pois a divisão social e sexual do trabalho agregada à dimensão racial apresenta diferentes nuances, como nos alertam as feministas negras como bell hooks (2019) e Angela Davis (2016). A sobrevivência e a resistência política são marcos da luta das mulheres negras.

Para pensar a relação entre mobilidade, deslocamento e tempo precisa ser considerado, na dinâmica da vida das mulheres negras na mediação do trabalho, sexualizado e racializado, o tempo gasto diuturnamente com as exigências do trabalho produtivo e para reprodução social. Este é materializado na vida das mulheres de muitas maneiras, sobretudo, através da relação territorial centro-periferia e vice-versa, do bairro, comunidade, favela, para o centro e

outros bairros, sendo uma exigência das duas esferas que incide no deslocamento das mulheres na sua relação entre tempo-demandas/tempo-espera.

Problematizar o debate das cidades a partir da interseccionalidade na vida das mulheres significa desvelar que as diversas opressões retiram das mulheres o direito de viver outras dimensões da vida social, como o cuidado de si, o lazer e a política. Sequestram, porque na divisão social, racial e sexual do trabalho, o tempo é um elemento relevante para realização das suas tarefas rotineiras e invisíveis. O tempo gasto no deslocamento para o trabalho, para o cuidado com filhos e outros familiares, para manutenção da casa (alimentos, suprimentos, medicamentos, entre outros). É um só tempo, que, como vimos, de uma jornada que se estende do acordar até o retorno para casa, mais penoso para as mulheres negras com filhos/as, pelos desdobramentos no âmbito doméstico na organização do dia seguinte – rotina – e que numa análise lefebvriana refere-se a um cotidiano mimético.

O tempo gasto no deslocamento, materializado em segundos, horas e dias, é diferente para homens e mulheres. O sistema de mobilidade e deslocamento de uma forma geral é elaborado para os homens e suas trajetórias lineares, como já dito, casa-trabalho-casa. Isso gera grande desgaste físico e emocional para as mulheres, que se deslocam muito mais na cidade em busca de resolução de seus problemas de cuidado médico (pessoal e familiar), especialmente com as pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida; para dar conta do trabalho produtivo (informal e/ou formal) e de suas atribuições cotidianas com a manutenção da casa, produção de alimentos, deslocamento dos filhos e filhas para escola. Os planejadores do sistema de mobilidade não conseguem visualizar essas experiências, o que pode ser uma das razões para que militantes e pesquisadores do sexo masculino não considerem diferenças no deslocamento para homens e mulheres, já que o sistema de mobilidade oferecido para ambos é o mesmo.

Há um elitismo e analfabetismo urbano – nos termos usados por Maricato (2011) – de gênero e daltonismo, nos termos de Berth (2022), ao se olhar a cidade e não se identificar as desigualdades e opressões interseccionais, que se apresentam material e subjetivamente na experiência da vida urbana. E, para as mulheres, as:

[...] partidas que são repartidas em muitas outras idas e chegadas na busca por reciclar o tempo para dar conta de tantas obrigações e necessidades pessoais e alheias. Uma ida, diversos destinos, além dos destinos e pessoas que se cruzam até que o “ponto final” seja alcançado. A diferença entre o padrão de mobilidade feminino e o masculino é complexa e não abrange apenas as viagens encadeadas que as mulheres fazem durante o dia (ALMEIDA; PRADO, 2021, s. p.).

O trabalho como base material de análise nos auxilia a compreender o marcador fundamental para se investigar a origem-destino no uso dos modais – rodoviário-ônibus, metrô. Tais modais são estruturados a partir da escala de horário e frota na perspectiva de saída pela manhã e retorno à noite (horários de maior oferta de transporte público). Permanece a lógica do mundo da rua e da casa, reforçando a separação clássica capitalista, patriarcal e racista, entre a economia pública e doméstica (DAVIS, 2016). Mantém-se a articulação com a produção capitalista do espaço, na sua fase atual de financeirização, e se molda para atender a um único perfil de usuário: o homem provedor, cishetero e que percorre um trajeto linear.

Fica nítido que o tempo social gasto pelas mulheres, particularmente pelas mulheres negras, não é mensurado, nem considerado. Porém, sustenta toda uma institucionalidade econômica, política, material e simbólica do sistema-mundo, a mobilidade é só parte dessa engrenagem. A dinâmica rotineira das responsabilidades das mulheres com o trabalho produtivo, doméstico remunerado e gratuito, é uma normatização produtora de hierarquias de gênero.

Territorialidade, trabalho e tempo articulados nos dão pistas para análises teórico-políticas que revelam como, na materialidade da vida, o tempo do grupo social das mulheres é invisibilizado por consequência de todo um processo de desvalorização deste trabalho. E que esse corre diário, o ir e vir, o aceleração do tempo e o controle dos corpos femininos no uso desse tempo demonstram que é sempre o tempo de outrem.

O objetivo deste trabalho não é realizar uma análise do tempo em perspectiva filosófica, histórica ou sociológica, como fez Betânia Ávila (2009) em sua tese de doutoramento, tomando o trabalho doméstico remunerado e não remunerado como centro da sua interlocução. Porém, chamar a atenção de como a mobilidade cotidiana se relaciona com o tempo e incide na vida das mulheres, uma vez que chegam a gastar cerca de três a quatro horas, ida e volta, com as atividades cotidianas citadas anteriormente, pela essencialização de tais tarefas como femininas.

E nestes termos, é preciso nos atentarmos para a materialidade desse tempo, e:

O uso do tempo (de acordo com o horário e o calendário) é constitutivo da organização do cotidiano e conforma a dinâmica da vida cotidiana, mas esse tempo como mensuração da duração dos eventos, isto é, o tempo institucionalizado, é também aquele no qual a existência das pessoas se desenrola. O tempo do trabalho é uma forma de utilização do tempo como instituição social que está no centro do cotidiano. A vida cotidiana tem como seu movimento interno o vivido no dia a dia, e o tempo do trabalho é parte do vivido e do que conforma esse cotidiano. Na vida cotidiana, está o tempo do trabalho e, por isso, as regras, as dinâmicas e as tensões impostas pela divisão

sexual do trabalho na conformação do cotidiano (ÁVILA, 2009, p. 169-170).

É tomando o cotidiano como referência, que se torna possível dialogar com a vivência das mulheres negras e sua mobilidade, por meio do uso do transporte público. Para Harkot (2018, p. 45), “[...] o sistema de mobilidade não é planejado para atender às necessidades daqueles que não estão inseridos (total ou parcialmente) na lógica do trabalho produtivo – grupo formado majoritariamente por mulheres”.

Tenho aproximações com as reflexões acima, uma vez que tais preocupações também se apresentam nos achados das entrevistas, quando indicam a centralidade do tempo diário gasto no deslocamento com transporte público coletivo, ônibus e metrô. Um tempo para ida ao trabalho, de em média 1 h 30 min até 2 horas, saindo de um bairro a outro. E a inquietação é justamente o tempo perdido entre espera e percurso.

Chama a atenção que, ao perderem o horário do ônibus, há um acréscimo de tempo de mais 30 a 50 minutos de nova espera: “[...] o pior tempo de todos é o tempo de espera no ponto de ônibus” (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.). O tempo de espera é comum entre as entrevistadas e todas informam que, para qualquer atividade, em que necessitem sair de casa, por ocasião do trabalho, para atendimento médico ou manutenção da casa, com compras e suprimentos, o tempo de deslocamento gasto fica nesta média de duas horas. De acordo com uma das jovens: “[...] mas eu passei mais tempo esperando o ônibus do que no ônibus, [...], aí eu passei 3 paradas no ônibus, passei 10, 5 minutos no ônibus, desci e fui andando até a casa da moça, da fonte pra conversar. Acho que foi uma hora e meia e a maior parte foi eu esperando o ônibus e andando” (ENTREVISTADA DN, 2022, s. p.).

Uma das pesquisadas, moradora da zona norte, região melhor localizada e acessível na oferta de ônibus, mesmo com essa condição destaca que:

Demora! O serviço de transporte é horrível pra população. Então, uma coisa que eu vá da minha casa, na Av. Norte, eu digo que moro num bairro privilegiado, porque é um bairro muito central aqui no Recife, então ele é próximo de vários outros bairros, ele faz ligações [...]. Então veja, dali pra Av. Conde da Boa Vista, no centro do Recife, se tivesse um transporte público coletivo de qualidade, eu levaria 5-10 minutos, pela distância. Mas, por incrível que pareça, eu fico esperando, quem mora ali naquela área, pra ir pra cidade demora uns 50 minutos. De 40 a 50 minutos aguardando um bendito de um ônibus! E olha que ali onde eu moro, devido a localidade, tem mais de uma linha de ônibus, entendesse, operando ali na Av. Norte. Então pra ir para o centro eu tenho 4 opções de ônibus e mesmo assim nas 4 linhas que são de empresas diferentes, o tempo de espera é esse de 40, 50... E dependendo do dia, dia de sábado [...], você fica jogado as baratas, demora uma hora (ENTREVISTADA VP, 2022, s. p.).

As queixas têm relação com a organização do sistema metropolitano de mobilidade no Recife, que ampliou e reordenou os terminais integrados após 2014, em razão da realização da Copa do Mundo, criando terminais e corredores do BRT, sob a alegação de que o novo modelo daria mais fluidez ao trânsito, com a instalação de corredores livres, faixa azul, embarque e desembarque das operadoras do sistema nos territórios (comunidades).

O que deveria ser uma estrutura facilitadora de deslocamento na concentração em terminais integrados (TIs), com ou sem integração temporal, não ocorre dessa maneira, há prejuízos para o deslocamento das mulheres. Por exemplo, no bairro da zona norte para TI Xambá; no bairro na zona oeste para o TI Getúlio Vargas ou TI CDU; no bairro centro e TI Joana Bezerra, há uma dificuldade maior no percurso, na origem-destino, por ampliar o tempo e o número de coletivo até o destino final, como ressalta a entrevistada ES (2022, s. p.):

Veio o Xambá que piorou a vida de todo mundo. A gente gastava de 30 a 40 minutos para chegar na cidade, hoje a gente gasta 2h. Hoje a gente pega aqui o ônibus, desce lá no Xambá e espero a hora que o outro quer sair para chegar na cidade. Então é duas horas, contada mesmo de relógio. O pior é que antigamente a gente pagava uma passagem, hoje a gente paga duas, indo mesmo por Xambá, não tem mais esse negócio de integração, acabou! Você vai para o Xambá, mas paga passagem (ENTREVISTADA ES, 2022, s. p.).

As entrevistadas demonstram que os efeitos negativos da organização do sistema de transporte são para todas as pessoas. Pois o mesmo problema é recorrente em diferentes pontos da cidade, conforme se observa em trecho de fala de outra informante, ela salienta os transtornos da lotação correspondentes à longa espera:

[...] do Terminal Integrado da Caxangá, perto do Getúlio Vargas. Ele centralizou todos os bairros ali, então pra pegar um ônibus pra ir pra outro bairro a gente tem que ir pra lá. [...] pra um bairro mais próximo também, porque não tem como se locomover sem um ônibus e o ônibus demora muito pra poder chegar! Por exemplo, tem esse novo BRT aqui da Caxangá que uniu todos os bairros em um lugar só. A gente tem que chegar lá pra poder pegar um ônibus pra poder ir pra outra comunidade, então a demora ficou horrível! [...] pra chegar em algum lugar demora cerca de 1h, 1h30, sempre, eu acho que é sempre esse horário! (ENTREVISTADA RC, 2022, s. p.).

O tempo gasto, invisível e não contabilizado para o conjunto da sociedade e muitas vezes no núcleo familiar, é fator de adoecimento, cansaço, desrespeito, esgotamento físico e psíquico, uma vez que o total do tempo de deslocamento despendido num dia é de quatro horas, somando-se à jornada de trabalho são 12 horas/dia. E, se a ele for agregado o tempo gasto com as responsabilidades domésticas e de cuidado no dia, antes ou depois da jornada de trabalho,

significa que pouco resta para o descanso e cuidados de si. As mulheres acordam muito cedo para iniciar suas tarefas, geralmente 4h30 ou 5h da manhã e iniciam a jornada de trabalho às 8 ou 9h, ainda precisam enfrentar o esgotamento do sistema de transporte, agravado na pandemia. A mobilidade, tal como se encontra atualmente, revela o desrespeito dos gestores públicos em relação ao direito à cidade, agravando as condições já precárias de vida da população em geral e especialmente das mulheres, cuja mobilidade é múltipla e poligonal. Neste sentido, o transporte público impede as pessoas de terem saúde e usufruírem do descanso:

Para quem trabalha fora e precisa do transporte público, é um desgaste, é pior do que as horas que se passa no trabalho. É gerador de doenças, porque você anda espremido, [...]. E nestas condições, o lazer é praticamente impossível, não existe. [...] (ENTREVISTADA M, 2022, s. p.).

E, como destaca uma das sujeitas da pesquisa, o transporte é tempo de vida e numa vida, como enfatizam, é um teste de paciência e resistência, já que os trajetos são feitos com muitas paradas no percurso, e a integração entre bairros e terminais integrados, não ampliou a quantidade de ônibus necessários para chegar ao destino final, identificam mais transtornos e constrangimentos pela superlotação a qualquer hora dia. Há uma naturalização pelo trajeto de duas horas para locais relativamente próximos, resultando em um tempo que “[...] você passa muito mais tempo no meio da rua, do que onde você vai para resolver” (ENTREVISTADA ES, 2022, s. p.).

As questões sinalizadas sobre a mobilidade indicam que o tempo social é atravessado pelas relações sociais de gênero e raça, por isso está grafado pela criminalização e racismo ambiental nos territórios. É gerador de estresse e adoecimentos que impactam sobre as vidas das mulheres diante de um sistema de mobilidade que é revelador da produção desigual na cidade e das assimetrias nas relações sociais de gênero neste trajeto.

## 5.5 TEMPO, COTIDIANO E TRABALHO NA VIDA DAS MULHERES

Mama África tem  
Tanto o que fazer  
Além de cuidar neném  
Além de fazer denguin'  
Filhinho[a] tem que entender  
Mama África vai e vem,  
Mas não se afasta de você [...]

(CÉSAR, 2023, s. p.).

Atualmente, as famílias brasileiras são majoritariamente chefiadas por mulheres negras monoparentais, solteiras, com trabalho formal e/ou informal, algumas em relação de companheirismo cishetero e/ou cislésbicas. Configurações que apresentam inflexões na trajetória das mulheres que vivem do trabalho, cujo meio de transporte é público para sua locomoção. Idas e vindas que se complexificam pela interseccionalidade de classe, raça, capacidade física e motora, geracional, vivência afetivo-sexual e territorial.

Então circulam dia e noite, em ruas com precariedades na infraestrutura, sem calçadas, acostamento, pouco iluminadas, becos e ruas com dificuldades de acesso, paradas distantes, sem proteção e coberturas, ou com pouca circulação de pessoas etc. Estes são elementos que influenciam no padrão feminino da mobilidade, o que tem a ver com a circulação e com a segurança, como veremos no tópico a seguir.

Uma das entrevistadas, que realiza trabalho na comunidade onde reside, destaca:

[...] me locomovo muito a pé, todos os dias. [...]. Me sinto segura nesta caminhada na comunidade para o trabalho, mas também não se sente segura porque tem medo de ser atropelada porque as ruas, as calçadas são estreitas. E também tem a violência na área, disputa de tráfico, às vezes tem tiroteios e estou no caminho de uma visita... antes as casas não tinha portões, te dava uma segurança. Mas, agora, a maioria das casas tem portões, também por conta desses tiroteios. E, se ocorre algo na rua, para onde vou correr? Então, estou de certa forma vulnerável, mas gosto do que faço e isso faz com que a gente vá de peito aberto (ENTREVISTADA M, 2022, s. p.).

No depoimento acima, há uma ênfase na reestruturação urbana das vias e casas nos territórios-comunidades como mecanismos de proteção pelo crescimento da violência urbana, fazendo-se erguer muros e portões para evitar ficar sujeitas às violências. As disputas pelo tráfico de drogas nas áreas pobres agravaram a vida da população e geraram novas interdições, como já explicitado. Essa realidade tem consequências para as áreas pobres, da parte dos aplicativos de transporte – automóvel, motorizado e bicicleta –, que evitam o acesso a estas localidades, consideradas áreas vermelhas. O que reduz e restringe a mobilidade da comunidade no geral, das mulheres, pessoas LGBTQIA+, em razão do racismo estrutural e do sexismo, revelando um controle sobre os corpos femininos, negros e dissonantes ao cisheteropatriarcado, sitiando-os no espaço territorial.

A precariedade do transporte público, com poucos veículos diante da demanda, e que para as entrevistadas, muitas vezes são, apenas, dois ônibus da frota naquela comunidade/bairro, que se revezam neste deslocamento para população. O que demonstra que

o tempo de espera muitas vezes não está sob controle de quando vai passar, mesmo que o consórcio metropolitano de transporte, recomende a consulta ao aplicativo Cittamobi, que apresenta o tempo real do deslocamento do ônibus. Porém, como revela uma das entrevistadas:

Eu tenho até o aplicativo do Cittamobi, só que eu não consigo marcar ele aqui. Várias pessoas já tentaram, mas não conseguem. Você não tem dimensão de quando ele vai descer e aí você fica muito tempo na parada e é uma parada que não tem cobertura, aí você fica catando uma sombrinha e fica lá observando se tá o ônibus vindo, né? E demora muito (ENTREVISTADA LB, 2022, s. p.).

Como destacado nesse depoimento, os problemas não estão restritos ao tempo de espera, escassez de coletivos, mas também às condições de infraestrutura em que ocorre essa mobilidade. O trajeto de casa até a parada de ônibus é percorrido em ruas com baixa iluminação, se à noite; no período diurno e no horário de sol, as paradas de ônibus não possuem cobertura para proteção das pessoas usuárias. Assim como há arbitrariedades pelo sistema de deslocamento por aplicativo ao criminalizar determinada área pelos índices de violência, o sistema de transporte público coletivo também atua de forma discricionária na retirada dos ônibus sem consulta direta à população moradora daquela comunidade.

O contexto de isolamento social na pandemia, que durou praticamente dois anos, redimensionou a dinâmica de trabalho para a maioria das entrevistadas, nove delas realizaram o trabalho no formato *home office* – a estrutura de trabalho no âmbito doméstico – uma novidade para as que têm contratos formais, e nem sempre com espaço em casa para montar uma estação de trabalho. Para três delas, que atuam como empreendedoras digitais e na comunicação social –suas atividades ocorrem mediante demanda, por encomenda – antes da pandemia a casa já era o ambiente de trabalho. As entrevistadas que foram afastadas das atividades na sede das organizações destacam que o tempo do trabalho ‘produtivo’ foi dentro de casa. A pandemia intensificou a jornada de trabalho, que passou a não ter fronteira com as tarefas domésticas:

Nesse processo pandêmico minha mobilidade diminuiu drasticamente. Eu tô trabalhando home office. É uma demanda muito grande de trabalho. Têm dias que não consigo sair de casa por conta das demandas. Mas a questão de trabalhar home office também foi uma questão que tirou muito meu tempo. Apesar de não estar fazendo o deslocamento, mas eu não consigo me deslocar da frente do computador, sabe? Eu fico muito tempo aqui! Engraçado... podia ser melhor, mas não é! Enfim... mas para os deslocamentos de saída na rua, eu saio pelo menos... teve semanas que não saí para nada. Tem semana que eu saio geralmente duas, no máximo, quatro vezes por semana, nesse trabalho home office para fazer alguma coisa. Agora a gente tá começando as

atividades presenciais, já tô aumentando o número de saídas [...] (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.).

Mesmo com a volta em meados de 2021, muitas passaram à dinâmica de trabalhar presencialmente duas a três vezes por semana na sede e o resto do tempo em casa:

Mas tem momento que eu passo a semana inteira dentro de casa, não saio. De domingo a domingo dentro de casa! Se eu não tiver nada do (trabalho), não saio. Só saio para os médicos, para alguma eventualidade, porque a pandemia fez isso com a gente. A gente sai pela necessidade e não para ficar batendo perna, como antes a gente fazia. Hoje a gente é mais restrito. O tempo é para dentro de casa (ENTREVISTADA RM, 2022, s. p.).

Dialogando com as questões sobre o trabalho remoto e a relação com o ambiente doméstico, somadas ao fato de serem mulheres ativas na política, algumas das militantes destacam mudanças na natureza do trabalho produtivo-doméstico, como relação indissociável e que se reflete no tempo de vida das mulheres e no adoecimento físico e mental. As mulheres negras, adultas, com filhas e filhos, destacam o impacto na fase mais aguda do distanciamento social, pelas condições físicas da casa, a precariedade de infraestrutura urbana com a crise hídrica, racionamento na cidade, e a concentração das tarefas domésticas, além do acompanhamento das crianças e adolescentes em fase escolar de forma remota.

Nestes termos, recorreremos às reflexões do SOS Corpo (2020) sobre a apropriação do tempo no período de isolamento social no decorrer da pandemia de Covid-19, o tempo das mulheres para o cuidado da casa, o tempo das mulheres para cuidado das filhas e filhos e na dinâmica escolar, o tempo das mulheres para cuidar das pessoas adultas e idosos com mobilidade reduzida, o tempo das mulheres neste trajeto cotidiano que é perdido no circuito diário da contagem desse tempo, o tempo invisibilizado é profundamente apropriado e funcional à organização social na sociedade capitalista.

Destarte, em tempos de crise social e sanitária, o tempo das mulheres é cada vez mais apropriado e invisibilizado, desvalorizando a realização das suas tarefas cotidianas e aprofunda “[...] as desigualdades de gênero, de raça e de classe e é um artifício para precarizar e superexplorar o trabalho, principalmente das mulheres” (SOS CORPO, 2020, s. p.).

Para as mulheres em geral, e em particular para as mulheres populares e negras, a pandemia trouxe impactos nas suas condições materiais e subjetivas. E a renda foi um fator determinante para mulheres, sobretudo, as que não têm uma renda fixa mensal e que tiveram perdas no rendimento, nas condições de vida, gerando um cenário de insegurança alimentar. Mesmo para as entrevistadas que tem um vínculo formal de trabalho, houve a necessidade de

uma complementação de renda, com venda de produtos, cosméticos, alimentos, artesanato, roupas, etc., que geralmente ocorre numa rede de solidariedade de amigos e familiares, no espaço de feiras ou atividades políticas. Há potencialidade na divulgação da produção artesanal das mulheres negras, mas não podemos nos iludir com a perspectiva de empreendedorismo social, que é liberal e que, ao fim e ao cabo, são estratégias para assegurar a sobrevivência familiar.

Durante o isolamento social na pandemia, as aulas ficaram remotas e trouxeram novas exigências para a dinâmica doméstica, para as mulheres acrescenta-se o tempo de acompanhamento escolar *on-line*, que se estendeu por todo o período de 2020-2021, junto à modalidade do trabalho em casa, jornadas intensivas e estressantes:

[Antes da pandemia] era esse processo de eu acordar 4:30h, organizar as coisas, deixar tudo já encaminhado um dia antes, acordar, [...], já organizar almoço e tudo. Aí nesse tempo, de 5h eu acordo (filha) ela toma banho, toma café e eu tento tomar café também quando dá, quando não dá eu vou comer no trabalho e a gente pega esse ônibus que se não for entre 6h, no máximo 6:10 porque se a gente pegar depois ela chega na escola 7:30h ou um pouco mais. Então aqui é muito ruim porque tem aquele gargalo [...], da Abdias, então é quase duas horas. Uma coisa que era muito rápido, é quase duas horas pra chegar na escola, se deixar... Se eu me atrasar, se eu perder um minutinho, é de uma, uma hora e meia, duas horas pra chegar. Já demorei duas horas pra chegar... (Na pandemia) [...] Trabalhei a maior parte do tempo, porque a escola em que trabalho tá reformando, então a maior parte do tempo tá em casa, só duas vezes e a gente tava indo pra lá [...] (ENTREVISTADA AB, 2022, s. p.).

As atividades de cuidado, sejam de crianças até 12 anos ou pessoas adultas dependentes, são uma realidade das mulheres negras, mães-solteiras, entrevistadas, e dialogam com as análises sobre a invisibilidade deste trabalho, como aponta estudo da Sempreviva Organização Feminista (SOF) sobre o trabalho das mulheres na pandemia, destacando que:

A necessidade de isolamento social reconcentrou os cuidados nos domicílios, com a interrupção do funcionamento presencial de creches e escolas. Mas é importante notar que uma parte significativa das mulheres responsáveis pelo cuidado de alguém, mesmo antes da pandemia, não contava com apoio para além do núcleo familiar (SOF, 2020, p. 31).

Há, portanto, com a pandemia uma sobreposição entre as tarefas – trabalho produtivo, doméstico e cuidado –, expressão pública das desigualdades, e a má distribuição das tarefas doméstica entre aqueles/as que moram na mesma casa, que se intensifica com a transposição do trabalho produtivo para o ambiente doméstico. Esse é um contexto, em se tratando, de mulheres negras, que produziu um grande impacto, na reconfiguração do tempo-trabalho-

deslocamento na pandemia, como também na perda de renda, porque a inflação impactou o preço dos alimentos, medicamentos etc. E, num trabalho profundamente intensificado, intermitente, extenuante, nos termos de Ávila (2009) pela nova modalidade virtual e acompanhamento escolar.

É importante destacar que para as mulheres populares, com crianças pequenas, se inserirem no mercado de trabalho, formal ou informal, é necessária uma rede de apoio, que, entre as mulheres negras, ocorre no espaço da comunidade, ou entre as tias, avós, amigas, vizinhas. Para as mães-solo, solteiras, entrevistadas, há a constatação da carência do serviço de creche na comunidade, pública ou particular, sobretudo, para as que moram em territórios periféricos, como também escolas de ensino médio, o que gera preocupação com o deslocamento das filhas e filhos, principalmente pela violência a que podem estar sujeitos/as, por serem pobres e negros/as. Essa questão é abordada pela entrevistada RS (2022, s. p.):

Não tem creche na comunidade, nem particular [...] não tem uma creche na comunidade. Então, assim, as mães que precisam trabalhar... além de hoje em dia as coisas está com os custos muito altos, de alimento, gás, roupa, comida... tudo tá assim, com um custo muito alto. A gente ganha um salário, tem mães que pagam aluguéis, ainda tem que pagar uma pessoa pra ficar com seus filhos. No caso a gente não paga, a gente agrada, porque a gente não somos ricos. Somos periféricas, pobres, trabalhamos para ter nosso melhor, mas mesmo assim o pouco que a gente ganha, a gente ainda tem que fazer dele um milagre, pra saber administrar bem, dividir pra arcar com todas as contas necessárias de dentro de casa e necessidades por motivo de uma pessoa para ficar com nossos filhos, responsável. Essa responsabilidade de arrumar uma pessoa responsável pra ficar com nossos filhos. Então, assim, é muito dificultoso, é muita dificuldade. Você ter que trabalhar e arrumar uma pessoa responsável, né?! Porque você não pode deixar o seu filho com qualquer um. Até porque você não conhece pessoas, não pode deixar seu filho com um estranho sem saber a maldade, o pensamento, o coração daquela pessoa que tem com o seu filho (ENTREVISTADA RS, 2022, s. p.).

A preocupação das mães solteiras, mães-solo, como algumas se identificam, com a dinâmica e as rotinas entre trabalho produtivo e reprodutivo, é presente na fala de três entrevistadas que têm filhos e filhas, mas também pelas avós, parte ativa nesta rede de apoio, a preocupação com tempo do deslocamento de crianças e adolescentes. Elas destacam que, independente do território de moradia, em bairros mais estruturados de classe média baixa, como os da zona norte, ou em bairros mais distantes, comunidades populares, a preocupação com a precariedade de serviços de transporte, creche e a política educacional é a mesma.

A precariedade de acesso a políticas públicas educacionais e assistenciais nos bairros dificulta o engajamento das mulheres no trabalho, o que por sua vez limita a possibilidade de

autonomia econômica. Sem serviços que deem suporte aos seus filhos, e se não houver rede de apoio, as mulheres não podem se deslocar, ficando impedidas de buscar trabalho em outras localidades.

As atividades de cuidado familiar, individual ou coletivo, apresentam semelhanças entre as entrevistadas – manutenção da casa, limpar a casa, fazer comida, lavar roupas e pratos, a ida à feira, semanalmente ao supermercado, frigorífico, à padaria, dentre outros. A preferência é o comércio local, sobretudo, nas comunidades pobres e periféricas, onde a organização do mercado, o supermercado na comunidade, apresenta suas vantagens, para evitar o deslocamento/ônibus e o benefício da entrega, sem custo, da feira em casa, evitando pegar peso. Ou mesmo ajuda a driblar o custo com transporte de aplicativo, uma vez que são áreas, onde não há acessibilidade de táxi, ou porque são identificadas como de risco, razão pela qual para as chamadas feiras de mês, em grosso, no grande atacado, são feitas uma vez por mês, e em algumas situações de forma coletiva pelas integrantes da família.

A modalidade de entrega pelo aplicativo *Ifood*, muito usada durante o isolamento social para “evitar” contaminação, não é uma possibilidade em algumas comunidades e favelas. Deste modo, as mulheres recorrem mais a aquisição e abastecimento de alimentos através do comércio popular, pois se for necessário o uso do transporte coletivo ao retorno das compras muitos são os desafios. Como relato a seguir:

Aqui na comunidade, na Vila, a gente tem um comércio de tudo e é perto, eu vou andando. Se for fazer compra em outro local, vamos supor, se tiver alguma promoção no Extra, no Açai ou noutro local... é muito difícil a gente pegar essas promoções porque o deslocamento é terrível, não vale a pena pegar um ônibus, muitas vezes é difícil e o ônibus lotado. Não tem como. Às vezes, a gente vai para cidade, é horrível, o ônibus chega, a gente cheia de sacolas. Às vezes a sacola rasga, as coisas caem [...] já aconteceu comigo. Ônibus cheio, não temos como hábito segurar tudo com muita segurança, existe também assalto dentro do ônibus, é um transtorno. Para pegar transporte particular é muito caro. Quem ganha salário-mínimo não pode pegar transporte particular, o táxi é caríssimo, o Uber encareceu mais depois da pandemia. É uma alternativa, eles sabem que a demanda é grande demais, eles aumentaram muito a tarifa (ENTREVISTADA EZ, 2022, s. p.).

Duas entrevistadas falam do peso e do desconforto na realização dessa atividade de compra de alimentos, frutas, verduras, carnes, etc., que é redistribuída entre outras pessoas da família (o companheiro, a filha), assim como a distribuição com as tarefas de manutenção da casa. Para aquelas que residem em bairros de classe média baixa, há a oportunidade da entrega a domicílio pelos supermercados, quitandas ou por sistema de televendas ou *Ifood*, incorporado à rotina na fase mais crítica da pandemia.

Nem todas as mulheres gostam de se ocupar da compra de alimentos, algumas delegam parte da atividade a outras pessoas, como no caso abaixo:

Eu faço aqui na comunidade porque não vou tá saindo lá para fora, tá me aperreando. Não vou economizar nada porque o preço é igual. O dinheiro do carro já é daqui para comprar outra coisa. Eu faço tudo aqui na comunidade. [...]Primeiro que odeio, feira eu faço por mês e carne assim que eu mando (companheiro). Ele adora tá rua então vá simhora. Então ele é quem faz as compras, as coisas que precisa (ENTREVISTADA ES, 2022, s. p.).

A mobilidade feminina tem um padrão peculiar e particular, nele se enlaçam o trabalho (produção), o cuidado e a reprodução social interseccionados pela classe, sexo e raça. Para as mulheres negras periféricas com quem dialogamos, sequer é mencionado o tempo que disponibilizam para cuidar de si mesmas, tão tragadas estão pelo tempo dedicado ao trabalho, à casa e às suas muitas tarefas, aos filhos e demais membros da família, além do tempo que lhes é roubado no transporte público urbano. Não há tempo para pensar em si mesma, o uso do tempo é para outrem ou para conservação e subsistência da dinâmica familiar e da casa. No processo de reprodução social, a rotina, o cuidado diário ocultam sua própria existência, seu corpo que vai e vem nos diversos recantos da cidade se torna invisível para ela mesma.

## 5.6 MEDO E VIOLÊNCIA NA MOBILIDADE DAS MULHERES NEGRAS

[...] a nossa cidade não é segura! Não é para as mulheres. É uma cidade extremamente insegura em todos os aspectos, das ruas ao transporte público (ENTREVISTADA RM, 2022, s. p.).

A epígrafe acima é uma síntese dos depoimentos das entrevistadas, sobre suas experiências com a violência sexista no espaço da cidade. Trazendo dimensões que interditam muitas vezes o ir e vir, criando dificuldades às suas condições de vida materializadas pelo patriarcado de concreto, como refletido nas premissas androcêntricas nas limitações da vivência das mulheres na cidade.

Atualmente ganha destaque, no debate sobre violência sexista no meio urbano, a questão do assédio e da importunação sexual, mas o problema é mais denso e complexo. O binarismo de gênero, a categorização social por sexo, por lidarmos com uma estrutura societária que se molda e se sustenta numa institucionalidade que cinde as esferas público-privada, torna a cidade inóspita para as mulheres e revelam o poder patriarcal e racista na

vivência dessa vida urbana marcada por insegurança, medo, interdições na vida política, cultura e lazer.

É impressionante como a mobilidade urbana expõe as mulheres às experiências de violência, traz à tona as assimetrias de gênero na cidade. Os relatos de todas as mulheres negras desta pesquisa, dos 18 aos 64 anos, indicam vivências marcadas por múltiplas violências sexistas e raciais. As militantes ou não militantes, as mulheres da família – tia, sobrinha, amiga, todas usuárias do transporte coletivo, ou na mobilidade ativa –, passam por diversas violências, da saída de casa à parada de ônibus, no percurso a pé até o seu destino para as atividades produtivas e reprodutivas.

A violência sexista, profundamente racializada, assume neste estudo uma centralidade e revela na vida concreta das mulheres as dimensões – casa-privado, rua-público, são correlatas e indissociáveis na produção social do espaço. E, como vimos, tem inflexões na estruturação do espaço público como expressão do controle dos corpos políticos das mulheres, transcendendo a esfera privada, e produzindo silenciamento e medos.

Revelado em um dos depoimentos, como:

[...] são coisas que acontecem com bastante frequência assim e acho que são as mais desconfortantes, mais horríveis, que toda mulher passa do ônibus é aquela famosa esfregada, né, atrás da gente, que a gente na maioria das vezes sente a ereção do homem atrás da gente, desse homem cis, que passa atrás da gente se esfregando e quanto isso é violento. E quanto muitas vezes a gente tem até medo de levantar e gritar, por enfim, gerar desconforto, não só pra gente, pra gente também, assim... Mas gerar o desacreditar, a possibilidade do desacreditar das pessoas. Porque acho que quando a gente grita uma violência em determinados espaços, a gente fica na dúvida se aquelas pessoas vão achar nossa dor válida [...] (ENTREVISTADA FR, 2022, s. p.).

O medo está presente em todas as narrativas das mulheres sujeitas da pesquisa. Elas identificam, de forma uníssona, que qualquer modal de deslocamento é encarado dessa maneira: como o uso do transporte público coletivo, as viagens por aplicativos, no uso de bicicleta, o trajeto é sempre atravessado por violências e pelo medo. Independente do horário, mas com destaque para os horários noturnos, há insegurança e sensação de vulnerabilidade:

Essa violência acontece muito por culpa da impunidade! Porque grande parte dessa violência quem faz são os homens, respaldados no sistema patriarcal, machista, racista! Tendo a certeza de que ele não vai ser punido! Não existe punição pra quem violenta dentro dos ônibus. [...]. Então não existe uma punição pra esses homens que fazem isso! E da mesma forma existe o machismo que coloca isso num lugar de normalidade. Isso é muito complexo e revoltante. E também existe um medo das mulheres reagirem e acontecer alguma coisa com ela dentro do ônibus [...] (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.).

Outro aspecto a considerar é o receio da denúncia de abuso ou importunação sexual não ser validada, por conta do machismo na sociedade. A compreensão da impunidade, nestes casos, gera o silenciamento da vítima e também sofrimento, acionado a cada vez que precisa do transporte público, deixando evidente que:

Além da diferença nos modos de deslocamento, as mulheres precisam lidar com situações que o outro gênero não lida da mesma forma: o medo. Medo de se locomover, medo de esperar sozinha no ponto de ônibus, medo de estar sozinha com um motorista de aplicativo na madrugada, dentre outros. Muitas mulheres não vão deixar de se deslocar por isso, mas certamente este é um fator que impacta a ponto de ser capaz de alterar o caminho que elas percorrem rotineiramente (ALMEIDA; PRADO, 2021, s. p.).

Como relata uma jovem mulher:

[...] o transporte público, tirando esse processo de demora e esse processo de insegurança, às vezes dentro do transporte. [...]. Enfim eu tive poucas experiências, acredito, de violência nesses aplicativos [...] mas também são aplicativos que em alguns momentos dependendo do horário, são aplicativos que me deixam insegura, por ser mulher e na maioria das vezes, as pessoas que estão fazendo esse processo de traslado seja homem, a maioria majoritariamente são homens, então eu fico um pouco insegura [...] (ENTREVISTADA FR, 2022, s. p.).

A violência contra as mulheres em situação de circulação no espaço urbano é interseccional, se refere às opressões de classe, raça, território, idade, portanto, muito mais complexa e dinâmica. O cotidiano de ir e vir para as mulheres não é tranquilo sob nenhuma hipótese, por isso criam estratégias para “driblar” individual ou coletivamente os desafios que apresentam os diversos espaços da cidade e do bairro, evitar áreas que consideram inseguras, pela precária iluminação, becos e vielas estreitos, com pouca circulação de pessoas, ou mesmo no transporte coletivo, evitando as áreas de maior circulação masculina, e assim as importunações e abusos sexuais:

[...] a vivência de transporte é de presenciar a violência urbana dentro dos ônibus, isso é muito sério. O adoecer o mental com o transtorno que isso causa dentro dos transportes públicos, como também as inseguranças dentro dos Uber e questão noturna. É muito difícil perceber que está sozinha numa parada de ônibus sendo arriscada a ser estuprada. Uma cidade escura, você não consegue visualizar quem tá chegando. A gente que mora nas comunidades desce nas paradas muito longe [...] (ENTREVISTADA EZ, 2022, s. p.).

A violência urbana e sexista no uso do transporte, dialoga com as manifestações gerais da violência, sobretudo, no contexto da pandemia e de crise sanitária, onde houve um incremento da violência de gênero que impactou a vida das mulheres “[...] em meio à pandemia de Covid-19 no Brasil, uma a cada quatro mulheres a partir dos 16 anos afirma ter sido vítima de algum tipo de violência nos últimos 12 meses”, segundo pesquisa divulgada pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP) (FBSP, 2021, s. p.)<sup>87</sup>. O levantamento também aponta que o País registrou, em média, oito mulheres agredidas fisicamente por minuto (FBSP, 2021).

Algumas das mulheres localizam o transporte público como uma expressão particular da violência urbana, violência gerada pela insegurança urbana, pela organização do sistema de transporte, que explora seus funcionários, e o crescente adoecimento emocional, que esse ciclo propicia:

[...] transporte público é um ciclo de violência muito constante. É o motorista que não é valorizado, não tem seu trabalho honrado, jornadas de trabalho longas, pagamento que não condiz com o esforço físico e mental. Que tem que tá ali atendendo as pessoas. Aí vem as pessoas também. A gente paga o transporte, quer um transporte de qualidade, mas nem sempre recebe, né? Então o motorista que trabalha estressado, a gente que fica estressado com o motorista, enfim... ninguém consegue enxergar que o grande culpado disso não são aquelas pessoas que estão ali, né? [...] mas, ao mesmo tempo, todo mundo muito estressado, todo mundo sendo explorado, todo mundo só querendo chegar em casa... E o trânsito, acaba também que influencia muito, não só nos passageiros, mas também no motorista por que fazer esse trajeto o tempo todo, lidando com várias pessoas [...] ainda mais que agora o motorista também tem que ser cobrador, demora... aí fica parado passando o troco, fica demorando, atrasando a viagem e não tem como reclamar com o cara que tem que fazer uma outra função! Aí é um caos, né?! Ao mesmo tempo a gente tá pagando pelo serviço, e aí como é que fica? E nunca chega num lugar dos empresários de ônibus que deveriam organizar isso, fazer direito o trabalho das pessoas. Descontam muito nos funcionários que estão ali (ENTREVISTADA DN, 2022, s. p.).

A análise dos desdobramentos da violência urbana e sua manifestação em todo o modal rodoviário apresenta como outro elemento, além do tempo gasto no deslocamento das mulheres, a qualidade dos serviços, a condução pelos motoristas de ônibus ou do automóvel por aplicativo. É comum comportamentos violentos no trajeto, ao dirigir sem cuidado, com

---

<sup>87</sup> Os dados analisados integram a terceira edição da pesquisa quantitativa *Visível e invisível: a vitimização de mulheres no Brasil*, realizada a cada dois anos pelo Instituto Datafolha a pedido do Fórum, que, desta vez, teve financiamento da Uber. O balanço reuniu 2.079 entrevistas feitas em 130 municípios de pequeno, médio e grande porte, entre os dias 10 e 14 de maio de 2021.

arrancadas, queimando paradas de ônibus, pressa na entrada e saída das mulheres com filhas/os, idosas, tornando o embarque e desembarque inseguros. Muitos acidentes são testemunhados pelas entrevistadas, no uso dos coletivos, pela forma descuidada dos condutores, que na maioria são homens de comportamento machista:

A forma como eles dirigem! Que dá cada solavanco! Parece que tá levando um jumento! Igual como um ônibus faz! O BRT não faz muito isso, mas o ônibus comum? Os motoristas arrancam e você só falta cair dentro do ônibus! Eu pego ônibus daqui da minha casa para dentro da Várzea. Mal você entra dentro do ônibus, os caras puxam e é capaz de você cair! A gente não vê muito isso com os homens, a forma como os motoristas tratam as mulheres não é a mesma forma que tratam os homens! É muito diferente! Quando estou com alguém, com um homem comigo no Uber, a forma é diferente, sabe? É o machismo imperando (ENTREVISTADA RM, 2022, s. p.).

Somam-se a esta questão as condições de acesso nas plataformas de ônibus, os terminais da integração, onde as mulheres em muitas ocasiões realizam embates físicos com os homens, de qualquer idade, para entrar nos ônibus e seguir seus destinos. Quatro das entrevistadas destacam que nas filas de acesso aos ônibus, sobretudo, em horários fora do ‘pico’, quando não há organizadores das filas (funcionários terceirizados pelas empresas do consórcio metropolitano de transporte), precisaram recorrer à força física para disputar e garantir sua viagem, para entrar no ônibus, ou para poder fazer uma viagem sentadas. Alertam que:

Para ir na faculdade, [...], já tive que esperar vários ônibus, pela lotação e pela dificuldade para entrar no ônibus... tem a força física dos homens, a falta de respeito na fila, o empurra-empurra. A falta de respeito dos homens contra as mulheres é assombrosa. Teve dia de quase perder os dentes pela força do braço de um homem para subir no ônibus, na fila já fui pisoteada, já tive que brigar porque uma pessoa guardou o lugar para outra com uma bolsa, e ela estava atrás da fila, fora... e tira o direito de quem estava na frente (ENTREVISTADA M, 2022, s. p.).

Nos terminais integrados ocorre um festival de violências, praticado pelos usuários/as, para conseguir se deslocar. Duas mulheres que usam do mesmo terminal integrado, e foram entrevistadas em dias diferentes, relataram a mesma situação de ter que reagir ao uso da força física masculina para o acesso ao ônibus:

[...] muitas vezes a gente não sabe se defender, não sabe! Eu mesma já empurrei um homem no Terminal [...]. Eu já tinha passado mais uma 1 hora esperando o ônibus para poder entrar! Não é esperar porque você quer ir sentada! Era para poder entrar! O desgraçado veio e me empurrou! Quando

ele me empurrou, não sei onde fui arrumar forças [...]. Dei um empurrão nele que ele foi bater no fundo do ônibus! Aqui você não senta! Claro que correndo o risco dele me bater [...]. Mas não sei o que aconteceu naquele dia [...]. Sei que sentei linda e preta (risos), esperando a porrada (risos) (ENTREVISTADA RM, 2022, s. p.).

Como evidenciam as mulheres, as expressões da violência contra elas no transporte público são muitas e diversas, mas todas são violência patriarcal contra as mulheres. A violência patriarcal, dentro e fora de casa, é entendida por meio do uso coercitivo da força, da violência de homens contra as mulheres, da violência em relacionamentos entre pessoas do mesmo sexo, da violência de adultos contra crianças, demonstrando o poder e o controle, por meio do domínio sobre o corpo, que se revela sobre diferentes formas: física, psicológica, importunações, apropriações materiais, dentre outras (SAFFIOTTI, 2014b; HOOKS, 2019).

Em hooks (2019), a violência patriarcal ultrapassa os limites da esfera privada, por isso chama atenção para a necessidade deste tema ser central na luta feminista, e o seu enfrentamento de forma mais larga, e não associada, apenas, à violência doméstica, que é uma forma estrita de compreender o fenômeno à esfera do lar. A violência patriarcal tem um alcance, como vimos, que ocorre na esfera pública e privada e envolve diferentes sujeitos em situações diversas.

Ainda no diálogo com essa questão, as contribuições de Saffioti (2004b) revelam que o processo de domínio masculino não ocorre só no território físico da casa, é geográfico, mas também simbólico, por meio da metáfora “a síndrome da bicada”, o macho dominador, independente do espaço privado-público, exerce o poder e isso ilustra bem a questão das múltiplas expressões da violência em nosso cotidiano.

Para a autora a violência contra as mulheres ou mesmo a violência de gênero, “[...] que pode ser perpetrada por um homem contra outro, por uma mulher contra outra mulher. Mas, que o vetor mais amplamente difundido da violência de gênero caminha no sentido homem contra mulher, tendo a falocracia como caldo de cultura” (SAFFIOTTI, 2004b, p. 71). Para ela há um fator determinante, estrutural, em que os homens são violentos e algozes, os dados e as notificações expressam os casos de violência sexista e de feminicídio na cidade.

E, também em diálogo com bell hooks (2019, p. 99), aponta que:

Em uma cultura de dominação, todo mundo é socializado para enxergar violência como meio aceitável de controle social. Grupos dominantes mantêm poder através da ameaça (aceita ou não) de que castigo abusivo, físico ou psicológico, será usado sempre que estruturas hierárquicas em exercício forem ameaçadas, quer seja em um relacionamento homem-mulher, quer seja na conexão entre pais ou mães e crianças (HOOKS, 2019, p. 99).

A cultura falocêntrica do poder e domínio, que estrutura nossos processos de socialização, familiar e institucional – escola, igrejas, empresas – sempre colocam a mulher em situação de suspeição, dúvida, sobre as situações de violência, em casa e na rua. Por isso as entrevistadas evidenciam, que em muitas das situações em que viveram abuso ou importunação sexual, evitaram expor o agressor, com receio de não serem respeitadas, ou reconhecidas na veracidade da denúncia:

[...] eu estava no ônibus de Rio Doce/Dois irmãos e um homem estava se esfregando no meu ombro e eu tive que me afastar. E tinha outro homem grande no meu lado, eu não tinha espaço, então tive que ficar a viagem toda inclinada para frente para que o homem não ficasse se esfregando em mim. Os homens fazem isso, as pessoas que estão em volta veem. Se a gente não faz uma reação, que dê mais visibilidade do que está acontecendo... E as vezes vc ainda é taxada de “encrequeira” [...] e também existe um medo das mulheres reagirem e acontecer alguma coisa com ela dentro do ônibus, porque os homens se defendem! Eu não estou dizendo que as mulheres não se defendem, mas elas têm medo de apanhar! Os homens conseguem se defender de forma física, as mulheres nem sempre vão conseguir se defender se o homem partir pra cima (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.).

A naturalização da violência é parte do processo de socialização de meninos e meninas numa cultura patriarcal e sexista que rejeita o diálogo como fonte de resolução de conflitos, recorrendo sempre à dominação e à força física.

Não podemos esquecer que a nossa formação sócio-histórica decorre de uma colonização de extrema violência, primeiro com a escravização e assassinato dos povos originários, e depois com a escravização dos povos africanos. As mulheres foram estupradas recorrentemente, seus filhos foram tratados como bastardos, escravos, gente sem reconhecimento. Infelizmente, não aprendemos muita coisa, ainda reproduzimos relações em que o domínio é o código das relações. Romper com essa visão estruturante é um desafio, sobretudo, no enfrentamento às diferentes formas das violências contra as mulheres, toda e qualquer forma de violência, uma vez que traz como pilar o patriarcado.

Segundo o levantamento do FBSP (2021, s. p.), “[...] 24,4% das participantes relataram ter sofrido violência no último ano - índice que equivaleria a cerca de 17 milhões de mulheres no Brasil”, violência física, sexual, psicológica, no período da pandemia. E, em se tratando da violência sexista nas ruas, destaca:

Em comparação a 2019, há uma queda de 29% para 19% da violência praticada nas ruas, mas ao mesmo tempo subiu de 42% para 49% nos domicílios”, analisa Samira Bueno, diretora-executiva do Fórum e uma das cinco pesquisadoras que conduziram o estudo. “Já aqueles casos em bar,

balada, faculdade quase desaparecem agora, por causa da pandemia. E cresceu a participação de companheiros, namorados e ex-parceiros nas agressões” no espaço doméstico (FBSB, 2021, s. p.).

Com a menor circulação das mulheres nas ruas, houve o aumento da violência doméstica. Os dados da pesquisa do FBSP (2021) revelam que a queda no número de notificações da violência doméstica é uma demonstração da subnotificação, por ter sido um período em que as mulheres passaram a conviver o tempo todo com o agressor no ambiente da casa, pela situação de desemprego estrutural ou isolamento condicionado pela pandemia, também pela rede de serviços de atendimento, como delegacias, estarem atuando de forma virtual e os profissionais, remotamente.

No retorno às atividades econômicas e à rotina estabelecida para o uso do transporte coletivo, com uso da máscara como medida protetiva contra a contaminação pelo vírus da Covid-19, as mulheres enfrentaram três novas questões geradoras de insegurança, a lotação dos transportes, a falta do uso das máscaras de proteção e o uso dela, por ocultar a face de possíveis abusadores:

Na pandemia eu tive mais medo de andar no transporte, porque também tem uma questão que a gente não fala, mas que leva muita insegurança pra muita gente, que é o uso da máscara. A utilização da máscara é uma coisa que possibilita não ser reconhecido e leva alguns homens a fazerem coisas erradas [...] (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.).

Durante o período de “obrigatoriedade” do uso de máscara no auge da crise da pandemia, as mulheres observaram que isso facilitou a ocorrência de violências nos coletivos, como a agressão verbal e a possibilidade de agressão física, quando solicitavam o uso da máscara, por reconhecer ser um direito e uma orientação sanitária. Muitas das entrevistadas, para evitar a exposição, não levantavam a questão e preferiam o risco de contaminação no trajeto, como aponta a entrevistada EZ (2022, s. p.):

Na pandemia teve uma discussão muito grande e fiquei morrendo de medo, porque o rapaz estava sem máscara, a moça reclamou e pediu para ele colocar a máscara, só foi agressão verbal. Ele começou a dizer que ela não tinha nada a ver com isso, que colocava a máscara do jeito que quisesse. Ela falou dos riscos da pandemia e que ele poderia tá transmitindo para as pessoas. Ele falou palavrão e mostrou a arma... foi um transtorno dentro do ônibus, fica até ruim a gente pedir para as pessoas usarem máscara dentro do ônibus, porque eles fazem isso, principalmente os homens (ENTREVISTADA EZ, 2022, s. p.).

O percurso até aqui indica que a maior subnotificação de violência contra as mulheres é a que ocorre na rua, no espaço público, geralmente não registrada, por serem situações que ocorrem no transporte coletivo, nos trajetos de deslocamento das mulheres, pelo descrédito da vítima em casos de importunação sexual em locais públicos, pelo desconhecimento de que se trata de um crime ou mesmo pelo poder do macho (SAFFIOTI, 2004b) sobre os corpos femininos.

Outro aspecto a considerar é a elaboração emocional da vítima. Em vários dos casos de importunação sexual relatados, as mulheres não entendem/acreditam no que está acontecendo, o momento causa perplexidade, susto ou choque:

Eu já fui até vítima. De um rapaz [...] o ônibus estar vazio [...] por eu pegar ônibus cheio e ficar em pé ali onde há reservado para o cadeirante, eu continuei de pé porque já tava próximo do meu trabalho, faltavam três paradas pra eu descer e ele subiu faltando duas paradas e ficou do meu lado e ficou passando o dedo do lado da polpa da minha bunda. De início, eu achei que fosse só do balançado do ônibus, depois eu percebi que ele realmente estava me assediando, me tocando com as pontas dos dedos. Como o ônibus estava vazio, eu fiquei assustada, eu saí de perto dele e não falei nada. Mas de imediato aquilo ali foi um susto pra mim. Fiquei com medo por estar só. [...] de imediato eu fiquei com medo, após eu me tocar que estava sendo assediada, não tive nenhuma reação pelo fato de ficar com medo e em choque e decidi me afastar dele e graças a Deus já estava chegando próximo a minha parada de descer, eu desci e ele seguiu viagem. Mas nada que fosse muito exagerado. Ele só fez passar o dedo, só fez não, né [...] foi o suficiente pra causar um assédio. Foi a ponta do dedo na polpa da minha bunda, assim, devagarzinho, mas com certeza, deu pra sentir, deu pra perceber que aquilo ali era um assédio (ENTREVISTADA RS, 2022, s. p.).

Em diálogo com as reflexões da professora Jéssica Lima, sobre a vivência violenta das mulheres, a exemplo dos assédios nos ônibus, metrô ou no transporte coletivo complementar, o custo da violência é alto para as mulheres:

O assédio sexual influencia fortemente o medo do crime nas mulheres, por causa da invasão do seu espaço pessoal; não é só temer perder o celular ou a carteira. Por isso, muitas mulheres têm medo dos espaços e do transporte público, e vão restringindo o uso deles. Vale ressaltar que o transporte público é propício ao assédio sexual, porque é um local onde as pessoas estão enclausuradas por um certo período de tempo e, em geral, em [situação de] lotação, onde os corpos precisam ficar juntos uns dos outros, tornando o corpo da mulher mais vulnerável. O medo faz com que as mulheres modifiquem seu comportamento; isso inclui sair do transporte público para pegar um próximo ônibus, atrasando a vida delas, porque se sentem inseguras [...] (MORAES, 2020, s. p.).

Outro indicativo da subnotificação da violência em espaços públicos, foi a dificuldade de acesso aos dados oficiais, com informações sobre as situações acima mencionadas. O que é corroborado pelas análises divulgadas pelo Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE), que expõe a subnotificação desses casos e “[...] informou que não há um filtro de pesquisa, que identifique os processos de casos praticados em transportes públicos, apenas sendo possível delimitar os de violência doméstica e feminicídio” (MORAES, 2020, s. p.).

Por meio de uma matéria veiculada no programa Balanço Geral Manhã, programa da *TV Guararapes*, dia 22 de setembro 2022, foram apresentados dados da Secretaria de Defesa Social de Pernambuco (SDS-PE) sobre a importunação sexual no transporte público na RMR, que aumentou no período de janeiro-agosto de 2022, referente a igual período em 2021, os dados apontam 11 ocorrências a mais (BALANÇO..., 2022, s. p.).

Em 2022 foram 77 denúncias, um aumento de 41,6%. De acordo com a delegada Ana Luísa Mendonça, da Delegacia da Mulher, local onde são registradas as denúncias, há um aumento discreto dos casos de notificação. Porém, acredita-se que há muitos casos subnotificados porque a mulher ainda não entende que isso é crime e que ela pode buscar ajuda. De janeiro a outubro de 2022, segundo dados da Secretaria de Desenvolvimento Social de Pernambuco, foram mais de 560 ocorrências policiais e 681 envolvidos. Recife lidera o maior número de denúncia com 102, seguido de Caruaru, com 33 denúncias e Paulista e Olinda, na RMR, com 29 e 28, respectivamente (cf. Anexo C).

O crime de importunação sexual, caracterizado por todo e qualquer ato que “contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro”, com pena de cinco anos de prisão, está previsto em lei desde 2018, através da Lei nº 13.718/2018 (BRASIL, 2018)<sup>88</sup>, mas há inúmeras razões para a mulher não denunciar, como medo, vergonha e falta de informações de como proceder e registrar os casos de importunação sexual no ônibus ou metrô. Na mesma matéria, a delegada orienta as mulheres, para evitarem ser vítimas dessas situações, a sentarem nas cadeiras da frente do coletivo; evitar o uso do celular pela distração; ao sentarem, colocar uma distância demarcando com o cotovelo, dentre outras. Porém, o que se percebe é que essas medidas, por mais que necessárias,

---

<sup>88</sup> Lei que tipifica o crime de importunação sexual: “Art. 1º - Esta Lei tipifica os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, torna pública incondicionada a natureza da ação penal dos crimes contra a liberdade sexual e dos crimes sexuais contra vulnerável, estabelece causas de aumento de pena para esses crimes e define como causas de aumento de pena o estupro coletivo e o estupro corretivo”. A lei é considerada um avanço, uma vez que crimes como esses eram tipificados como contravenção penal, portanto nem sempre punidos proporcionalmente à gravidade do delito (BRASIL, 2018). E, para uma análise da implicação da lei, avanços e limites num cenário crescente de crimes na esfera pública, em particular, no âmbito de transporte público coletivo ou individual, ver Silva e Oliveira (2019).

colocam a responsabilidade para a mulher em evitar violência no transporte público, sem qualquer medida estrutural que vise impedir o assédio sexual nos coletivos urbanos.

Pelo crescimento de casos, na ocasião da matéria da TV citada, ao ser perguntado à Polícia Militar-PE sobre as medidas de atuação e prevenção nestas situações, foi informado que, por meio da ação Operação Segura no Transporte Público nas vias principais da cidade, - se coibir esses casos de importunação sexual. Sabemos que tal operação é insuficiente e inócua e que a resposta busca driblar as principais questões do problema. A Polícia Militar não tem efetivo suficiente para tal operação e ‘desconhece’ que o abuso e a importunação sexual acontecem em diferentes lugares e horários dos mais inusitados. Além de ter uma estrutura institucional fragilizada, rede de atendimento e proteção às mulheres vítimas de violência desestruturada. O crime de importunação sexual é tratado por meio de campanhas educativas, a cargo dos municípios e com baixa resolutividade no enfrentamento desse tipo de violência sexista no transporte público.

A subnotificação de casos de violência contra as mulheres no espaço público, oculta a realidade da violência, já que ela é marcada por múltiplas expressões, por isso o problema não é tratado como uma questão de políticas públicas preventivas e sim como ação policial esporádica para coibir o crime. Em 2018, o FBSP já indicava, em suas análises periódicas dos dados nacionais, que, a cada 4 segundos, um caso de assédio acontece dentro do transporte público. Esta informação demonstra que o investimento na denúncia pode aumentar o número de casos. Quando ampliamos o olhar sobre outros tipos de modal adotado para deslocamento, como no caso das quatro jovens que usam a bicicleta como tipo prioritário, há outros elementos que compõem a violência: o sexismo e a insegurança urbana para deslocamento cicloviário, com vias inadequadas. Há relatos de abordagens abusivas, importunações com xingamentos; com a maculação dos corpos femininos; agressividade dos condutores de carros, motos e ônibus, em muitos casos jogando as mulheres para o acostamento; roubo das bicicletas em movimento, que usam para fins de trabalho, o que gera ônus financeiro e um medo iminente ao estarem nas ruas.

Como no trecho de fala de AT (2022, s. p.):

[...] tenho medo do trânsito mesmo, porque não tem ciclovia, geralmente os locais que a gente precisa ir no Centro, Boa Vista, não têm ciclovia. Por exemplo quando eu estava morando na Várzea que eu tentei me deslocar de “bike”, o trânsito era muito... os carros não respeitam, já ouvi piadas, né? As cantadas meio “sebosas” então eu fico com medo durante a semana, porque o trânsito é mais intenso. Não me sinto segura de ir de “bike” porque eu não piloto tão bem, por conta disso, trânsito mais intenso, tenho medo de cair, me

machucar, e por conta das cantadas. Final de semana é mais de boa, tem menos carro, aí eu me sinto mais segura [...] (ENTREVISTADA AT, 2022, s. p.).

A situação de vulnerabilidade e desrespeito com mulheres lésbicas e negras ainda é maior, como a vivida por DB, mulher negra e lésbica, xingada no trajeto no bairro, na parada de ônibus à noite, chamada de “vagabunda” e “chupa charque”, termo lesbofóbico, um insulto específico contra as mulheres lésbicas, feito por homens, em qualquer espaço e lugar:

Andar de bicicleta é saber que em algum momento você vai ser xingada por um motorista. Então, quando a gente vai atravessar, a gente fica esperando o motorista passar, se você passar e algum motorista achar que você atrapalhou o percurso dele, ele se acha no direito de te xingar de qualquer coisa que vier a cabeça dele e pior, que a gente está numa situação tão exposta de todas as formas, por que nosso corpo fica exposto na bicicleta, que ou a gente responde e paga o risco de ter uma resposta ou a gente se cala e começa a normalizar essas violências que existem no trânsito, na cidade (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.).

A pesquisadora da UFPE, Jéssica Lima, doutora em transporte e gênero, problematiza a violência e o medo das mulheres no uso de coletivos:

[...] a recorrência desses crimes é limitadora para o deslocamento das mulheres na cidade e que o medo da importunação sexual e do estupro é entendido como uma das razões mais importantes pelas quais elas escolhem não utilizar o transporte público, sendo ainda pior para as negras e de baixa renda, que têm menos possibilidades de escolha do meio de locomoção que vão utilizar (MORAES, 2020, s. p.).

É importante registrar que as mulheres sujeitas da pesquisa, mesmo tendo vivido abordagens inoportunas, nas ruas, nos ônibus ao longo de sua vida, ao serem interrogadas sobre o tema, de início, respondiam negativamente. Algumas lembravam de parentes, amigas, que passaram por isso. Porém, no decorrer da entrevista as experiências chegavam à memória, o medo e as dores provocados pela experiência eram rememorados. E, num dado momento foram apagadas como forma de autoproteção. Afinal são lembranças dolorosas de cenas grotescas: de homens se masturbando no veículo, tentando apalpar seu corpo na rua, ou mesmo na parada de ônibus. E mesmo entre as mais jovens e adultas, dos 18 anos 30 anos, recordam que o mesmo ocorria com frequência no período da adolescência. Atualmente acionam outras estratégias de segurança e proteção no deslocamento como andar sempre em coletivo:

Mas quando eu estudava, quando eu estava na escola que tinha que pegar os ônibus do transporte em horário de pico, às vezes eu sentia um pouco aquela

quando os caras passam esfregando mais que o normal, mais que o necessário, quando o ônibus tá cheio. Eu sentia muito isso. Eu lembro vagamente de algumas situações de ter um cara excitado no ônibus e ficar olhando pra pessoa. Acho que isso já aconteceu alguma vez, mas como eu ficava muito: meu Deus! Não está acontecendo! Eu ficava olhando pro outro lado, evitando o contato, talvez eu tenha apagado da memória. Mas lembro que era quando eu usava mais ônibus. Comigo eu acho que foi mais isso [...]. Teve uma vez que aí não foi nem no ônibus; eu tava a noite na parada de ônibus, tinha saído de um curso. Tava na parada esperando o ônibus e um cara em situação de rua, começou a me xingar, gritando no meio da rua! Que eu tinha que voltar pro esgoto [...] eu demorei pra entender que era comigo [...] meu Deus, como a pessoa fica [...] enfim, era uma pessoa em situação de rua, não acreditei naquilo não [...] só acabou quando eu peguei o ônibus e saí dali. Mas foi uma situação tão estabonada que nem deu pra entender o que estava acontecendo (ENTREVISTADA DN, 2022, s. p.).

Alguns estudos tratam do impacto das violências na subjetividade, muitas vezes ocasionam traumas nas mulheres, o que se reflete na sua forma de deslocamento, com a adoção de estratégias para trajetos mais seguros, de forma coletiva ou compartilhada. O telefonema ou mensagem após a chegada em casa, de uma atividade política ou de lazer, a partilha do trajeto do aplicativo, o deslocamento coletivo para parada de ônibus a fim de evitar abordagens indesejadas, criando rede de cuidado entre elas, a amizade como uma rede proteção para viver a cidade, como destacada nas análises da geógrafa feminista Leslie Kern (2021).

Para Marina K. Harkot (2018, p. 42), “[...] o medo das mulheres nos espaços urbanos merece atenção especial por não ter como fundamento a mesma preocupação geral com violência física e patrimonial: o medo das mulheres na cidade é baseado em violência física – e na violência específica de gênero”.

A segunda maior preocupação das mulheres entrevistadas é a experiência com assalto no transporte público, muitas citam, inclusive, não terem passado por situações de abuso e importunação sexual, mas o assalto é recorrente, sobretudo, com o furto de celular. Estas ocorrências levam as mulheres a evitar saídas à noite de transporte coletivo ou retornar depois das 21h, por meio dessa modalidade:

Sofri violência de assalto. Eu nunca fui assaltada, mas presenciei uns dois assaltos dentro do ônibus. Num eu estava com a minha filha, ela estava com uns 7 anos e foi uma situação em que a gente ficou muito assustada, porque os caras estavam armados e tinha um policial dentro do ônibus. Eles anunciaram o assalto, mas esse policial que estava conseguiu evitar. Não teve disparo, mas foi uma situação muito difícil, a gente foi bater na delegacia, todo mundo. O motorista arrastou pra delegacia do [...]. E violência é assim: a gente que é mulher, dentro dos ônibus, a gente anda muito assustada (ENTREVISTADA VP, 2022, s. p.).

Voltando para a questão da violência sexual e sexista, as mulheres pobres são as que mais sofrem com os deslocamentos, isso porque o transporte coletivo é a única opção. E a questão de classe, na maioria das vezes, define o tipo do modal a ser utilizado para deslocamento. Assim, as mulheres e suas filhas, muitas vezes crianças ainda, ficam mais expostas a violência sexista, obrigando as mães a criar estratégias de proteção durante o deslocamento, como destaca a entrevistada VP (2022, s. p.):

A gente que é mulher e que anda com nossas crianças, principalmente quando é menina, porque a gente não tem segurança nenhuma nessa questão da violência sexual, do abuso, do assédio. Então a gente tem que ter cuidado de como passar, quando o ônibus está muito cheio é terrível, a maioria das vezes os ônibus estão sempre muito lotados, então os homens não respeitam, eles se sentam nas cadeiras. Quando a gente anda de ônibus, se você observar, a maioria das cadeiras quem está sentado são os homens e as mulheres ficam muito mais em pé. E sempre tem muitos homens em pé, às vezes, em locais difíceis, que nos constroem, dificultam a gente passar para um outro local, primeiro porque a gente não tem espaço. Se transforma num corredor humano de homem, a maioria homem, você quer passar e tem alguns que se aproveitam, ficam se esfregando [...] quando eu ando de ônibus com a minha filha, eu fico muito preocupada. Eu boto sempre ela na frente e eu fico no corredor, protegendo ela com meu corpo, porque eles não respeitam, bulinam, passam a mão, depois pedem desculpa... é terrível! Tem muitos homens que se posicionam virados para o corredor pra a mulher ter que passar se esfregando neles, então a gente se sente muito vulnerável (ENTREVISTADA VP, 2022, s. p.).

Neste estudo identificamos que as atitudes sexistas ocorrem com maior frequência com as mulheres mais jovens, por isso as entrevistadas com mais de 50 anos, informam que não vivenciam mais casos de abuso e/ou importunação sexual nos ônibus ou metrô, mas estão mais sujeitas a outros tipos de violência, como física, verbal e assaltos. Segundo a entrevistada RM (2022, s. p.), “[...] não estou dentro do padrão que eles acham de beleza. Sou uma mulher mais velha, gorda, preta [...]. Então eu tô fora do padrão para esse tipo de abordagem [...]”.

O depoimento anterior se opõe à maioria dos estudos no campo da violência contra as mulheres. Há uma argumentação central de que todas as mulheres, independente de classe, idade, raça, estão sujeitas à violência patriarcal. É importante observar que neste estudo estão em foco as mulheres negras, o que nos faz refletir acerca do racismo, como no caso dos dados sobre feminicídio. Também não podemos desconsiderar o etarismo presente numa sociedade sexista, que invisibiliza, de muitas maneiras, as mulheres com mais de 50 anos, o que não quer dizer que as poupe de outras violências, uma vez que todas estão sujeitas pelo fato de serem do sexo/gênero feminino, a exemplo das mulheres trans. Vale ressaltar que neste estudo as mulheres jovens e adultas de até 46 anos, que relatam ter sofrido abuso ou importunação, não

se enquadram no perfil de mulheres com o padrão estético da branquitude, sendo um corpo feminino negro diverso.

O trecho de fala a seguir, de mulher adulta, reforça a existência da importunação sexual dentro de uma faixa etária, meninas-adolescentes-jovens, mais sujeitas à violência sexual:

Não agora, mas antes sim. De se esfregarem no meu braço. Confesso que uma vez, eu era adolescente, eu não conseguia reagir. Muito louco isso, né? O camarada se esfregando no seu braço, você não está gostando e não consegue reagir e eu vivenciei isso. À medida que fui amadurecendo, porque quando você é mais jovem, às vezes, você não consegue reagir [...] mas a medida que fui amadurecendo, aconteceu de tá esfregando também e eu saí do lugar. Eu me lembro, que uma vez foram se esfregar no meu braço e eu me levantei, porque eu não conseguia reagir e preferi sair do lugar que eu estava. Foi horrível isso e também de se esfregar em você dentro do ônibus, né? E aí eu não conseguia reagir e saía do lugar, mas isso é horrível! Hoje eu não vivencio mais isso (ENTREVISTADA LB, 2022, s. p.).

As mulheres adultas ou idosas têm maior preocupação com a questão da sua mobilidade física, uma vez que, no deslocamento em transporte coletivo, muitas vezes precisam disputar as cadeiras destinadas a elas, pois são assentos prioritários para idosos, ocupados por pessoas mais jovens. Além de ter que se preocupar com o momento de desembarque, já que os motoristas em geral não respeitam pessoas idosas e não aguardam a descida dos ônibus, o que traz à tona a violência sexista, racista e etarista neste trajeto. Consideram a postura dos condutores arbitrária, com diferenciação no tratamento com as mulheres, revelando a estrutura de poder patriarcal no trânsito e transporte. Como relata a entrevistada LB (2022, s. p.): “[...] o motorista trata você de acordo com o que ele acha que a sua aparência lhe diz alguma coisa [...]. Então são várias violências que você vivencia dentro do ônibus”.

Os elementos trazidos pelas entrevistadas nos chamam a atenção. Mesmo os dados apontando que as importunações, aquelas notificadas, concentram-se na faixa etária dos 18 aos 30 anos, verificamos que, pela subnotificação e diálogo entre as entrevistadas deste estudo, não há como determinar a tendência do perfil das vítimas, uma vez que não temos estudos que confirmem. O que se conclui é que todas as mulheres estão sujeitas às importunações e abusos, com comportamentos masculinos que são conhecidos, como acochadas, cantadas, passadas de mão no corpo, esfregada e atos de autoerotismo como a masturbação, por estarem confinadas dentre dos coletivos, por determinado tempo, minutos ou horas, numa menção ao mesmo aprisionamento nas suas casas.

As entrevistadas reconhecem o quanto a cidade é hostil para as mulheres, insegura para as mulheres cishetero, mas também para as trans e lésbicas, independente do horário, e se

sentem forasteiras no próprio território. A ausência de poder público nas ruas vazias, escuras, o abandono do centro à noite tornam os espaços inseguros e sedimentam esse sentimento, a cidade violenta para as mulheres se manifesta no crescimento de assaltos e da lesbotransfobia. E, mesmo não sendo objeto desse trabalho as vivências de violência das mulheres trans, precisamos registrar a ocorrência dos crimes atrozos contra quatro mulheres trans no Estado em diferentes bairros e municípios. Nos meses de junho e julho de 2021, Pernambuco registrou quatro casos de transfeminicídio, ocorridos de forma cruel, por crime de ódio, e três deles ocorreram nas ruas, em ambientes públicos, como bar, e um em ambiente doméstico. As vítimas tinham entre 26 e 37 anos, foram assassinadas de forma brutal, a perversidade presente nas estatísticas: mulheres trans e travestis têm uma temporalidade de vida de até 35 anos<sup>89</sup>.

Os registros destes transfeminicídios revelam o cruzamento entre a insegurança e a banalidade da violência contra os corpos das mulheres transexuais na cidade diariamente, por não corresponderem à norma e padronização das relações de sexo/gênero, cisheteropatriarcal. Os estudos, de âmbito nacional e internacional, mostram que o Brasil figura como um dos países que mais mata mulheres trans e travestis. Pernambuco, segundo dados da Secretaria de Defesa Social, em 2021, registrou 1.106 ocorrências de violência contra a população LGBTQIAP+, como lesão corporal, maus tratos, estupro, difamação, calúnia, racismo, dentre outros crimes.

As mortes dessas mulheres provocaram reações, revoltas e evidenciou as inúmeras violências que sofrem, primeiro no âmbito familiar, pela não aceitação, que resulta na sua expulsão de casa, aumentando as estatísticas de moradoras de rua; inúmeros ataques que sofrem no âmbito escolar, com violências físicas, sexuais, humilhações, hoje denominado *bullying*, levando ao abandono e evasão escolar e, posteriormente a sua não inserção no

---

<sup>89</sup> Os casos foram noticiados pela imprensa durante todo mês de julho de 2021, depois foram perdendo densidade e as histórias de *Kalyndra Selva* de 26 anos, morta (18/06) por asfixia por seu companheiro no bairro do Ipsep, zona sul do Recife, na sua residência. O assassino foi preso dois dias depois do crime no mesmo bairro; que *Roberta Nascimento*, moradora de rua, de 33 anos, foi assassinada por um adolescente no Cais de Santa Rita (Centro- Recife), por crime torpe, intolerância pela vivência afetivo-sexual da vítima, ateando-lhe fogo no corpo, atingindo 40% e levando que em seus 15 dias de vida fosse marcada pela amputação dos braços e resultando em sua morte em 9/7; *Crismilly Pérola*, cabelereira, 37 anos foi morta na rua (5/7), assassinada a tiros, no bairro da Várzea, zona oeste, vítima de transfobia. Segundo familiares já havia relatado casos de transfobia na rua, como xingamentos, agressão física que a levou ao hospital por ter fraturado o braço e várias tentativas de ameaça. A sua morte foi resultado de atentados sucessivos contra sua vida no bairro onde morava e trabalhava. O crime foi registrado pelas autoridades policiais como de “puro ódio” e o suspeito, apreendido 20 dias depois do crime, um adolescente de 17 anos. No momento da agressão contra Crismilly, assistido pelos presentes e sem qualquer reação para evitar a violência – verbal, física – contra a cabelereira, assistiram passivamente o ocorrido. E Fabiana da Silva, paraibana de 30 anos, residente em Santa Cruz do Capibaribe – Agreste/PE, foi morta (7/7) com vários golpes de facadas, surpreendida no banheiro de um bar, por crime de transfobia. O agressor foi contido e agredido pelos presentes, levado ao Hospital da Restauração e preso posteriormente.

mercado de trabalho formal. Contexto que favorece a precarização das condições de vida, o abandono familiar e social, inúmeras vulnerabilidades no ir e vir na cidade pelas violências de gênero às quais estão sujeitas, resultando em casos de violência física, moral, e o ponto final, com assassinatos com requintes de crueldade, como os visibilizados anteriormente.

Um ato foi realizado no dia 28 de junho de 2021, no Dia do Orgulho Gay, denunciando o crescimento de casos de transfeminicídio no Estado, por organizações e movimentos, ativistas dos direitos da população LGBTQIAP+, reivindicando providências e medidas governamentais para evitar que situações como essas se propaguem, num contexto de provisão de crescente ódio, preconceitos, fundamentalismo religioso. Foi criado, portanto, no âmbito do Estado um Comitê de Prevenção e enfrentamento às violências LGBTFóbicas, envolvendo cinco secretarias com o objetivo de construir de forma transversal políticas públicas para esta população:

O comitê criado ontem será coordenado pela Secretaria de Desenvolvimento Social, Criança e Juventude (SDS-CJ). Contará ainda com as secretarias estaduais da Mulher, de Defesa Social, de Justiça e Direitos Humanos, de Saúde e de Educação (JORNAL DO COMMERCIO, 2021, s. p.).

A expectativa divulgada à época, era que essas ações gerassem empregabilidade, conscientização dos direitos da população LGBTQIAP+ pela sociedade, formação, assistência, dentre outras ações. Em ação articulada, a nova gestão da prefeitura ofertou a construção de espaço de acolhimento para a população LGBTQIAP+, sobretudo, a população trans e travestis. Passado o impacto e após um ano da brutalidade das mortes de mulheres transexuais em Recife, a proposta da Casa de Acolhimento não teve efetividade, não foi construída, ficou presa nas letras do edital que a criou. As intencionalidades das gestões estadual e municipal em resposta à pressão da sociedade civil, movimentos sociais, não se concretizaram, demonstrando o descompromisso com a implantação de medidas de enfrentamento às violências contra essa população.

Em meio a nossa análise do campo, houve a divulgação, em 8 de julho de 2021, de uma situação de violência no transporte público contra uma mulher cisgenero, de 32 anos, desempregada. O caso teve repercussão na cidade por meio das redes sociais, jornais locais e também foi citado pelas entrevistadas. Aconteceu dentro de um ônibus da linha TI Xambá-Cabugá, quando ela tentou embarcar sem pagar a passagem e foi detida de forma violenta pelos fiscais da empresa.

A violência, registrada por outros passageiros pelo celular, foi marcada pela desproporcionalidade física, com chutes e pontapés contra a vítima agredida pelos fiscais, levando-a a prestar queixa da agressão na Delegacia de Peixinhos:

A mulher já é flagrada dentro do ônibus e orientada a descer. Mas interpela o fiscal, sendo jogada aos chutes para fora do coletivo pelo homem. O fiscal lança a mulher pela escada do ônibus. Ela cai, levanta e retorna ao veículo. Nesse momento a filmagem é encerrada. A violência provoca reação dos passageiros que estavam no veículo (JORNAL DO COMMERCIO, 2021, s. p.).

Na condição de desempregada e ambulante, sem ter o dinheiro necessário para o pagamento da passagem, foi vítima de agressão por parte dos fiscais, funcionários da empresa Caxangá, e a reportagem do *JC* detalha o ocorrido:

Desempregada, contou à reportagem que foi ao Centro do Recife naquele dia tentar trabalhar como ambulante e sem a passagem de volta. Que pulou a catraca quando um fiscal ameaçou retirá-la e deixá-la na rua. “Eu não podia ficar na rua. Não tinha como voltar. Estou desempregada”, lamentou. A mulher teve ferimentos pelo corpo, provocados quando foi lançada para fora do coletivo (JORNAL DO COMMERCIO, 2021, s. p.).

A situação noticiada pelos jornais dialoga com o depoimento das entrevistadas quando destacam a abordagem violenta, também dos motoristas, “[...] já presenciei muitas discussões de passar e não pagar a passagem, dizer que não tinha passagem e o motorista botar para descer, daí começava uma discussão e uma briga” (ENTREVISTADA EZ, 2022, s. p.).

Diante dos fatos registrados, divulgados pelas redes sociais e noticiados pela mídia local de TV e jornais impressos e virtuais contra a mulher de 32 anos, a empresa Caxangá se pronuncia contra o ocorrido, repudiando o ato de agressão, afastando os fiscais envolvidos para avaliação até finalização do processo. O Grande Recife Consórcio Metropolitano de Transporte do Recife também emitiu nota repudiando a agressão contra a passageira, orientando-a a realizar boletim de ocorrência. O Consórcio orienta o afastamento dos fiscais, solicita a gravação da tarde do dia 8 de julho, para avaliação das imagens e notifica a empresa, que se comprovada a agressão, é passível de multa.

O conjunto dos depoimentos e análise de casos de violência contra as mulheres, sejam estas cis ou trans, nos apresentam a dimensão desta problemática marcada por questões complexas, e que apontam para uma transposição das relações de poder e controle falocêntrica da casa para as ruas. Muitas mulheres, como as referências do nosso estudo, ou os casos

capturados da análise deste tema por meio jornalístico, afirmam ser a violência sexista, no espaço público uma via de impunidade, mas como destaca uma das entrevistadas pela ação do movimento feminista já se reconhece a resistência com o crescimento das denúncias, mesmo com subnotificação, aumentaram, como destacam os dados da SDS-PE de 2022. E diz ainda que “[...] nunca mais eu vivenciei isso. Vivenciei quando era mais jovem, mas ultimamente eu não tenho vivenciado. Eu acho que isso tá chegando um pouco na sociedade, assim, respeito às mulheres nos espaços [...]” (ENTREVISTADA LB, 2022, s. p.).

E, em acordo com as reflexões de Jô Pereira (2021), quando sintetiza o conjunto das questões aqui analisadas, é sobre o corpo das mulheres que se revela essa escrita, essa grafia geopolítica e sobretudo:

Na escrita sobre o corpo negro feminino periférico e as diferentes faixas etárias, a mobilidade aparece atravessando a motricidade desse corpo no espaço público e as negativas imposições, seja na maneira de andar-olhar-estar, o assédio – seja pedestre ou passageira nos modais de transporte público, a inacessibilidade à bicicleta respaldadas nos lugares e não lugares ditados por gênero, raça e classe (PEREIRA, 2021, p. 176).

Desta forma, os casos de violências contra as mulheres vêm ganhando proporções e compreensão de tipificação de um crime, como já demonstrado. Ainda há situações cotidianas naturalizadas do abuso e importunação nas ruas, nos bares, nos restaurantes, afetando mulheres de diferentes faixas etárias, classes e identidade racial e de gênero. Porém, há reações, individuais e coletivas, quanto às práticas sexistas e racistas que interdita a vida das mulheres. O desafio é ampliar a compreensão de que a expressão da violência contra as mulheres, nos últimos anos, no espaço público surge como uma questão social, expressa nas análises e dados do FBSP (2021), no quadro do SDS-PE sobre o crescimento das importunações, tendo como base o ano de 2021-2022.

## 5.7 VIVÊNCIAS RACIAIS NA CIDADE

[...] quais são os corpos dignos de minimamente descansar num ônibus, sentar numa cadeira? (ENTREVISTADA FR, 2022, s. p.).

Como analisado até o momento, o espaço urbano é marcado por relações sociais de gênero e raça, vivências desiguais para as mulheres, o que, agregado à dimensão raça/cor, adensa as diferenças como grupo social, na experiência de viver a cidade, sobretudo, por uma

construção social material-física e simbólica deste lugar, ou lugares, dadas as diversidades territoriais.

O que resulta na ocupação desta população em territórios privados de infraestrutura e políticas públicas urbanas, como parte de uma exclusão socioespacial, que confina a população negra em territórios distantes, centros expandidos, periféricos, pobres, estigmatizados, da senzala às favelas, uma herança da formação social-colonial racista.

Entretanto, é também um corpo social negro criminalizado na vivência territorial, demonstrando como nossas cidades são profundamente grafadas pela divisão racial do espaço, e que se reflete na oferta de serviços e políticas, no modelo de transporte coletivo que é uma das suas materialidades, pela assimetria entre demanda e oferta, precariedade, como também nas interdições neste ir e vir cotidiano para as mulheres.

A mobilidade urbana é vital para a vida das pessoas, em diferentes idades e por diversas necessidades, para ir de um lugar a outro. Porém, há desigualdades assinaladas pela tríade das opressões – gênero, classe e racial –, em diálogo com outros marcadores sociais, que reforçam a tese de que para a população negra, e em especial para mulheres e mulheres negras, o deslocamento tem particularidades, que definem o como se realiza esse trajeto, sinalizado por comportamentos, sobretudo, dos corpos negros femininos por aprisionamentos e cuidados neste trajeto territorializado.

Lélia Gonzalez (1984) quando reflete sobre o lugar da população negra e branca na cidade, para dominantes e dominados, e os espaços melhores ou precários ocupados por estes, aborda profundamente essas questões. Acrescentamos que o confinamento da população negra nos territórios é expressão de um projeto político de higienização e racismo ambiental, que se reconfigura historicamente, na oferta de serviços sociais interditando ou encarecendo sua mobilidade, uma vez que geralmente essas pessoas moram distante do local da sua vida produtiva.

Nas entrevistas realizadas todas apontam a insegurança no deslocamento por morarem em bairros pobres da cidade, por fazerem boa parte do deslocamento a pé até a parada de ônibus, o que as coloca em situação de risco, sobretudo, à noite. Como enfatiza AT (2022, s. p.):

Mas já passei muitas situações [...], de precisar voltar tarde dos lugares e sempre ter muito medo, porque os ônibus que eu pegava sempre demoravam muito e eu sempre passava muito tempo na parada do ônibus pra pegar o ônibus... Dentro do ônibus por conta das situações que eu já vivi e depois que descia no percurso pra casa [...] sempre eu morei muito longe das paradas de ônibus, eu sempre precisei pegar ônibus e a casa sempre era muito longe [...]

era um percurso longo que eu fazia quando eu descia do ônibus pra chegar em casa e sempre de noite. Então, por isso que é péssimo o transporte público, porque a gente nunca se sente segura, né [...] porque seja o tempo de espera, seja no ônibus, seja no percurso que a gente faz quando desce do ônibus pelo fato da parada ser longe de casa, é péssimo! Eu sempre me senti muito vulnerável por ter que utilizar transporte público (ENTREVISTADA AT, 2022, s. p.).

As dificuldades no trajeto da mobilidade casa-trabalho-escola, etc., expostas no tempo dedicado e gasto nesse percurso, na sensação de insegurança, fazem com que as mulheres, quando apresentam melhores condições financeiras, optem por morar em bairros melhores estruturados no serviço de transporte, mesmo que isso também resulte no custo maior com a moradia, uma vez que a maioria delas moram de aluguel. Na mudança de bairro observam “[...] mas é tudo muito perto, isso foi um dos motivos, inclusive, de eu estar morando aqui nessa localidade, consigo fazer tudo muito a pé [...] uma coisa que tenho sentido muito estresse ao precisar de transporte público [...]” (ENTREVISTADA DN, 2022, s. p.).

A forma de organização social e espacial é um controle social sobre os corpos negros, a fim de evitar a circulação e a ocupação de determinados lugares da cidade. A mobilidade é um balizador para essa compreensão, razão pela qual a sua qualidade está profundamente articulada com a dimensão territorial. A materialização do corpo na vida cotidiana da cidade, esse corpo político é esse primeiro território que carrega em si uma construção social que diz como a sociedade nos vê, e as premissas que normatizam essa ocupação, o sexo/gênero e a raça. Infelizmente é esse marcador que revela desigualdades, ao normatizar por construções sociais quem pode, deve ou não transitar em vários espaços sociais e suas interdições.

A preocupação com a violência nos deslocamentos é tamanha que as mulheres, para evitar serem vítimas de abordagens sexistas e se proteger, têm cuidado ao escolher a roupa que vão sair e o local para onde pretendem ir. As mulheres lésbicas evitam transitar em determinados lugares e demonstrar comportamentos afetuosos com suas companheiras como mecanismo de segurança, uma vez que registram terem sido vítimas de discriminações.

É neste deslocamento que se percebe, nos comportamentos cotidianos, as expressões do racismo, o cuidado ao sair sozinha e a roupa que irá usar, uma vez que é uma sociedade que hipersexualiza, objetifica o corpo negro feminino, e as estratégias de cuidado e segurança são redobradas ao se transitar nas vias e transporte público.

Uma das entrevistadas aponta:

[...] acho que uma coisa que me veio muito à cabeça agora, que isso que estar saindo de casa ou não interfere também na roupa, né? Que você vá usar,

porque mesmo que você vá de Uber, dependendo da roupa, você não coloca porque vai sozinha no Uber. Tem que tá com um namorado ou um homem ou ter que trocar de roupa. Isso já aconteceu comigo algumas vezes de eu querer usar uma roupa, mas vou sair de Uber sozinha, não vou com essa roupa... às vezes de colocar um short mais curto e ficar muito em alerta, avisando as pessoas que tá pegando Uber, agora pra não acontecer alguma coisa no caminho, porque a gente tá sempre muito descoberta e acho também importante atentar pra que essas violências urbanas interferem até em como você vai se vestir. Coloca alguma coisa com tênis, porque se precisar correr não está de percata, vai ficar mais fácil (ENTREVISTADA DN, 2022, s. p.).

Os vários relatos apresentados aqui pelas mulheres negras, em suas comunidades, dialogam com dados de uma pesquisa realizada pelo Instituto Locomotiva, em março de 2022, quando foram ouvidas mais de 2 mil pessoas, dentre essas trabalhadores/as do transporte, onde revelam que, para evitarem ser vítimas de preconceito e racismo, alteram seus deslocamentos. Como aponta o estudo:

[...] o número de casos acaba causando impacto no comportamento das pessoas negras ao planejar seu deslocamento: 29% dos negros declararam que já mudaram a forma de se locomover pela cidade devido a situações de preconceito ou discriminação. Entre mulheres negras, o número chega a 31%. As mulheres negras também são as que mais se sentem vulneráveis nos deslocamentos: 72% delas temem sofrer algum tipo de assédio sexual, 64% agressão física e 47% sofrer algum tipo de racismo (CAMPOS, 2022, s. p.).

E, somados à insegurança das mulheres no deslocamento, as entrevistadas trouxeram os elementos do racismo como expressão cotidiana. A primeira delas é presenciarem dentro dos transportes coletivos a discriminação. E citam como manifestação o desconforto de alguns/algumas usuários/as, com a presença dos/as trabalhadores/as informais, em sua maioria homens e negros no trabalho informal nos coletivos. E destacam a necessidade de normatizar o deslocamento deles a fim de assegurar sua sobrevivência, que cresceu na pandemia, e são muitas vezes discriminados, consolidando esse espaço como local de trabalho.

As mulheres presenciam atitudes violentas com jovens negros, por passageiros e pelo motorista, que muitas vezes ocorrem por acessarem o veículo sem pagar a passagem, ficando atrás do coletivo, o fato ocorre pelo custo da passagem e desemprego. Essa questão é confirmada em dados, como o da Pesquisa do Instituto Locomotiva, quando destaca que 72% das pessoas entrevistadas já presenciaram comportamentos racistas ao utilizarem o transporte público:

[...] como eu sou uma mulher negra e vivencio o racismo, cada vez que sobem jovens negros, eu percebo que há um estremecimento dentro do ônibus com

algumas pessoas e isso me faz muito mal e quando os meninos sobem por trás, você sente. Claro que alguns me assustam, não vou dizer a você que não... porque você não tem noção do que está acontecendo, então isso deixa você extremamente vulnerável. Eu me sinto incomodada pelos dois lados: porque eu fico assustada e porque sei que é só um jovem negro, que está subindo, enfim Não gosto quando acontece, às vezes, tem uns homens dentro dos ônibus que, já aconteceu comigo, sobe um jovem negro e eles fazem questão de dizer, que se o menino fizer alguma coisa, ele vai fazer e acontecer. E aí você vai e bate de frente com isso. Isso pra mim é uma violência (ENTREVISTADA LB, 2022, s. p.).

A rua é palco de muitas violações, geralmente cercada pela ousadia da situação que gera perplexidade e insegurança no trajeto até a parada de ônibus, como demonstra a narrativa a seguir, feita por uma jovem mulher, atacada por um homem, que se deslocava num veículo privado na via:

[...] acontecia muito na época que eu ia pra Universidade. eu nunca esqueço... (quando morava) em Paulista, eu ia atravessar a pista, tava na beira da pista pra atravessar, aí passou um cara no carro e tentou pegar no meu peito. Na hora que ele passou, foi o cara do lado, né? O motorista tava do lado. Passou bem na beira da pista, aí eu dei um passo pra trás que eu vi que o carro tava vindo. Vi, senti a mão dele e pensei: o cara tentou me empurrar! Na realidade ele tentou pegar no meu peito! Mas só que o cara passando em velocidade, à força... eu quase caí pra trás, mas não cheguei a cair [ ] (ENTREVISTADA AT, 2022, s. p.).

A imprevisibilidade da violação e violência é tanta que a pessoa sequer entende o que acontece naquele momento, só depois a vítima é capaz de compreender o que houve. O mesmo ocorre com situações de racismo na rua e no interior dos ônibus, comportamentos que criminalizam os corpos femininos negros, gerando estresse em gestos simples, pequenas gentilezas que poderiam ter lugar, mas em razão do racismo e sexismo, ficam apenas no plano intencional:

Foi um processo que eu analisei bastante dentro dos coletivos e fora o processo de segurar a bolsa que pra gente sempre é algo muito mais fudido. Às vezes acho que, principalmente eu particularmente, eu observo muito a pessoa pra ver quais são as bolsas que eu vou segurar, sabe? Quem vai ser menos violento... é isso... é sempre eu ser o alvo de segurar uma bolsa... se eu tô segurando uma bolsa ou se eu tô segurando uma violência ... segurar uma bolsa vai ser uma violência, porque posterior a isso, as pessoas, na verdade, nem se ofertam, que eu segure ou minimamente demonstrem, que precisa que eu segure, sabe? [...] e por muitas vezes eu não sei qual é o lado que eu sinto medo. Se é o lado da violência, do machismo, de eu possivelmente sofrer com um processo de estupro, um processo de assédio, um processo de abuso, mas ao mesmo tempo, como o meu corpo naquele horário é um corpo que vai ser visto como suspeito e visto como possibilidade de violência por ser mulher

[...] (ENTREVISTADA FR, 2022, s. p.).

A vivência das mulheres negras nesta transitoriedade urbana revela a intersecção das opressões, a classe, o sexismo e o racismo, que se articulam com a faixa etária, moldam comportamentos e atitudes em estado de alerta constante, por conta da discriminação e preconceito existente no cotidiano nas relações sociais, parte dessa construção social patriarcal e racista.

A ocupação dos lugares no transporte coletivo também carece de reflexão e atenção. Como já citado por outra interlocutora, quem pode se sentar? Uma das jovens entrevistadas analisa o comportamento das pessoas usuárias do transporte coletivo, as atitudes e expressões de gentileza, ao ceder o assento para as mulheres. Ela observa a diferenciação de tratamento para mulheres brancas e negras e salienta que:

[...] foi uma vivência que eu tive no ônibus observando como é que as idosas negras transitavam dentro do ônibus e quais os códigos válidos de sentar na cadeira do ônibus. Porque eu me lembro que por muitas vezes, quando tinham senhoras brancas no ônibus, as pessoas sempre estavam disponíveis e dispostas a se levantarem, pra que aquela senhora branca se sentasse e que por muitas vezes eu observei senhoras negras em pé nos ônibus e nenhuma pessoa teve a mínima noção de humanidade, solidariedade, não gosto nem dessa palavra solidariedade, mas da humanidade de fazer com que aquela senhora negra, que possivelmente estava vindo de uma jornada de trabalho muito mais cansativa, pudesse sentar naquela cadeira, né? Então quais são os corpos dignos de minimamente descansar num ônibus, sentar numa cadeira [...] (ENTREVISTADA FR, 2022, s. p.).

A experiência das mulheres negras na mobilidade, na sua forma contemporânea, dialoga com o processo histórico violento e diaspórico da escravidão no decorrer da colonização brasileira. A objetificação, a importunação e os abusos, os estupros, a apropriação do corpo feminino negro por outrem, a subjetividade em constante ataque e sofrimento, a baixa autoestima. São atualizações do sistema patriarcal, sexista e racista que atingem as mulheres em seu âmago e as provocam às resistências de hoje, a reocuparem os espaços públicos e a afirmarem os espaços das favelas, como expressão de vida econômica, política e cultural, dentre outros.

Podemos inferir que, ao serem abordadas nas ruas, “bulinadas” de diferentes formas, invadidas em seus próprios corpos, isso se refere ao caldo de cultura patriarcal escravocrata, que desterritorializa os corpos das mulheres negras, como se estivessem à disposição do masculino. A normalização destes atos é uma herança perversa, que se revela em abusos, importunações, violência sexual, estupros de meninas e mulheres, dentro e fora de casa.

Para as mulheres negras, nem sempre há uma solidariedade e sororidade das mulheres brancas, pois o caldo de cultura racista transforma em distância as realidades compartilhadas pelos corpos femininos em decorrência do sexismo. Mulheres negras podem ser avaliadas como suspeitas em algumas situações:

[...] eu tava no ônibus, em determinado momento, desceu eu e uma mulher branca, pra descer do ônibus, indo pra casa... mas ao mesmo tempo, como o meu corpo naquele horário é um corpo que vai ser visto como suspeito e visto como possibilidade de violência pra essa mulher. Porque eu lembro, que ao mesmo tempo, eu estava sentindo o mesmo medo que ela tava sentindo, na rua escura, e ela tava acelerando o passo por causa de mim e que na realidade eu tava sentindo o mesmo medo que ela tava sentindo, sabe? Então, ao mesmo tempo é essa lógica assim... Qual as dinâmicas de segurança que a gente usa, mas também, entendendo como esse lugar de medos dessas pessoas e se essas dinâmicas de segurança... vai fazer sentindo pra mim. Porque eu também sou vista como esse elemento suspeito, vista como esse corpo que vai representar medo também... Foi um momento que me deixou muito triste, que eu disse: Caralho! Eu estou sentindo o mesmo medo que essa mulher e ela acha que eu sou o elemento suspeito pra ela e que eu sou um sinônimo do medo dela. Só que na verdade, eu tava tentando acelerar o passo pra gente conseguir minimamente desenvolver uma relação de dizer: Poxa... eu tô aqui contigo. Isso é o aspecto bastante importante de como as mulheres negras não enxergam... Enfim, não nos possibilitam enquanto mulher, essa mulher que sente medo, mas essa mulher que também vai exercer o lugar da violência, essa mulher que vai ser olhada como suspeita, essa mulher que vai ser uma ponta de exercer também um lugar de violência e quanto isso é fudido, porque eu não posso exercer minha dignidade e também o meu lugar de medo. Eu preciso provar pra ela que eu não sou o medo dela, sabe? E com o intermédio de tempo, eu nem tenho tempo pra isso. Assim... até a chegada na minha casa, sabe? (ENTREVISTADA FR, 2022, s. p.).

Eventos como este tornam urgente e necessária a luta feminista antirracista. As mulheres negras, feministas negras ativistas, ou ativistas acadêmicas problematizam as desigualdades entre as mulheres no cotidiano na cidade, no acesso ao mercado de trabalho, nas tarefas domésticas regulares, na inserção na política, no deslocamento na cidade, onde raça e território se cruzam como elementos de desigualdade. São construções sociais transpostas em símbolos, na representatividade nos espaços e assumem materialidade na vida e com profundos impactos subjetivos, por revelarem o “não lugar”, por não localizarem quem é o algoz e criam barreiras e situações intransponíveis, sobretudo no campo da luta política.

No entanto, todas as entrevistadas indicam algo significativo na sobrevivência das mulheres negras na mobilidade urbana: a construção de redes de cuidado e solidariedade em múltiplas dimensões; nos momentos de violência e importunação sexual em que denunciam juntas, se apoiam para cessar a abordagem do agressor, num espaço desfavorável do transporte

público, pelo confinamento e lotação. Porém, há o caminho da resistência, com destaque para o reconhecimento da maior visibilidade dos casos de assédio, em razão da luta feminista contra a violência às mulheres; na solidariedade política dos movimentos sociais, articulações, coletivos feministas, com apoio financeiro a fim de assegurar a participação política na cidade; na cumplicidade ao descer numa parada à noite e seguir em grupo até onde moram, dentre outras. Foram questões apresentadas pelas mulheres neste estudo que mostram a potencialidade da *práxis* feminista e de resistência para romper com as interdições da cidade.

## 5.8 CONDIÇÕES DO TRANSPORTE PÚBLICO

Na pandemia ele não mudou nada. Acho que ele foi uma incubadora pra o vírus proliferar. O coletivo serviu disso. Eu digo que os ônibus foram, sabe câmaras de gás. Aquelas pessoas ali dentro (ENTREVISTADA VP, 2022, s. p.).

As mulheres negras sujeitos da pesquisa, ao serem perguntadas sobre como avaliam as condições do transporte público no trajeto cotidiano, mesmo no contexto da pandemia, falam da precariedade e qualificam essa adjetivação, que classifico em quatro campos: qualidade física dos veículos, tempo de espera e trajeto, custo da passagem e insegurança e risco na pandemia.

Os elementos presentes nas entrevistas dialogam com a análise situacional e contexto do transporte público na região metropolitana do Recife, apresentada no capítulo 3 deste estudo. Em linhas gerais, há convergências entre as suas experiências, como usuárias do transporte coletivo e público e os estudos que foram referência para a construção do referido capítulo, o que revela o nó do sistema de transporte, que na pandemia mostrou-se um problema nacional, com particularidades locais, como no excerto a seguir:

Tiraram a metade dos ônibus, o tempo de espera aumentou, sempre andando lotado. Então é gente com máscara, gente sem máscara. É terrível porque a gente paga um ônibus caro. A gente não tem um ônibus de qualidade, só anda cheio. As grandes empresas não tão preocupadas com a população (ENTREVISTADA ES, 2022, s. p.).

Muitas mulheres não tiveram condições e nem a opção de viver o isolamento social na fase mais aguda da pandemia, sobretudo, as mulheres negras, cuja atividade produtiva é o trabalho doméstico remunerado, como cuidadoras, ou na informalidade com a venda de

cosméticos, alimentos, roupas ou terceirizadas em área hospitalar. Todas elas tiveram no deslocamento um risco, e como destaca DB:

[...] a locomoção das mulheres negras e das mulheres é muito complexo nesse momento que estamos vivendo. A gente sabe que a maior parte de desempregados no Brasil são mulheres e sobretudo, mulheres negras. Tá se tirando os direitos dessas mulheres de ir e vir, pra ir ao médico. Até pra fazer um tratamento de sequela de Covid, mesmo que ela tenha conseguido atendimento no serviço público, não tem dinheiro pro transporte. Tem que recorrer aos amigos. Eu acho que uma das maiores dificuldades é o transporte público ser tão caro! Ser esse mercado abusivo que a gente tem sobre um serviço que deveria ser disponibilizado de forma gratuita. Está na nossa constituição que temos o direito de ir e vir, mas a gente só pode ir e vir se a gente tiver dinheiro pra pegar um transporte público! Ou vai a pé! O que é uma coisa que pra ir pra alguns lugares é quase impossível (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.).

O direito ao transporte público foi alçado à categoria de direito social em 2015, mas as dificuldades no trajeto cotidiano da população, e de forma particular das mulheres maiores usuárias do sistema, revela-se numa violação de direitos, no ir e vir na cidade. É um sistema estruturado pela lógica da mercantilização, da concessão, permissão para operação de empresas, que se dividem na oferta deste serviço no território. O controle social dessa dinâmica é frágil, o fluxo funciona a partir da execução com o fiscal, motorista, cobrador, com uma massa de usuários, que se dilui neste deslocamento, cuja oferta do transporte é desigual nos diferentes bairros e as empresas invisíveis, como parte dessa engrenagem.

E, considerando que na pandemia, na opinião das entrevistadas, a condição do transporte público é ruim pelas questões já reveladas – lotação, tempo de deslocamento, condições dos veículos – e por identificarem uma redução na frota neste período, houve um impacto no tempo de espera, o que ocasionou uma superlotação. Neste aspecto, uma das entrevistadas aponta que:

[...] durante a pandemia as condições do transporte público foram ainda mais “precarizadas”. A gente tem um período maior de falta de transporte. Ônibus velhos e sem cumprir exigências de segurança. Já deixei de pegar transporte, porque estava muito cheio, sem condições. E também quando a gente pega ônibus tem que ter muito cuidado. Não sei o que a pandemia fez com o povo, principalmente com os homens, que eles estão muito violentos! Mas violentos eles já são! Estão intolerantes a tudo que eles acham que não seja tolerável. Isso coloca uma vulnerabilidade muito grande pra nós mulheres, principalmente mulheres negras. A gente fica com medo mesmo e fica atenta aos movimentos que são feitos [...] (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.).

Soma-se à visibilidade nacional que ganhou a questão da mobilidade urbana pelo sucateamento do sistema e por ser um dos grandes vetores de transmissão no período mais grave da pandemia pela Covid-19, outra dimensão do problema se apresenta na violência sexista dentro do transporte público, mas sobretudo no entorno, com a intolerância e o ódio às mulheres, como aponta estrato anterior da entrevista. Tal perspectiva foi sedimentada no cotidiano pelo Governo Federal em curso – liderado por Jair Bolsonaro – e por um Ministério da Família e dos Direitos humanos que autorizava a posse, a violência, a agressão, o uso da força física contra as mulheres, no mundo da casa, da rua, em qualquer espaço, como mecanismo de punição, adestramento, controle e medo.

As entrevistadas refletem acerca da sobrecarga do sistema de transporte, num cenário crítico de retomada das atividades econômicas em 2021, classificam o transporte como péssimo, e transtorno diário, pela falta de higienização, com a presença de insetos, como baratas, que passeiam nas cadeiras; pela falta de higienização e controle dos veículos na exigência do uso da máscara e do protocolo de distanciamento dos usuários para o deslocamento. O que está comprovado, pelos estudos da Fiocruz (2021), que os coletivos são os maiores vetores de contaminação.

Por terem estrutura precária com cadeiras estreitas, ora quebradas; linhas que quebram com frequência; tempo de espera e superlotação dentro dos veículos e nas plataformas, todos esses elementos são registrados pelas mulheres, ressaltando como essa condição é promotora de adoecimentos, medo e risco de contaminação pelo vírus, pela proximidade dentro dos ônibus e metrô e gerador de fobia.

Uma das entrevistadas revela:

[...] quando eu peguei o ônibus estava muito cheio que eu fui tentar, quando a gente foi voltou presencial, eu tentei, tava muito cheio e demorando muito. De meia hora a 40 minutos a gente esperava. E aí quando eu entrei no ônibus cheio me deu uma crise terrível... porque eu via o povo todo respirando no mesmo espaço, espirrando, tossindo... foi me dando agonia (ENTREVISTADA AB, 2022, s. p.).

A questão das condições de insalubridade nos transportes coletivos se tornou um debate público nas redes sociais na época. Espaço fechado, lotado, ônibus como agente de adoecimento, medo, fobia, cansaço são relatados pela maioria das entrevistadas. Diante desse cenário, construíram alternativas como: o uso do transporte por aplicativo, mesmo arcando com custos mais altos, ou evitar os horários de pico e de maior circulação de passageiros, foram recursos utilizados. Tais estratégias nem sempre eram bem-sucedidas, porque avaliaram

que os coletivos andavam a qualquer hora lotados, com a diminuição do número de veículos entre horários intermediários como de 11h até 14 horas (ES). Além do que já foi citado para driblar a situação, outras estratégias adotadas foram esperar ônibus e metrô menos lotados, programar a viagem e registrar os horários dos ônibus, circular com o kit de proteção (máscara e álcool 70) dentro dos coletivos para evitar contaminação:

O quantitativo de pessoas dentro do ônibus é muito SÉRIO! Nos horários de pico, eu saio antes da cidade ou saio depois do horário de pico para não vir no ônibus extremamente lotado. É cansativo! Eu fico esperando no meio da rua para que reduza a quantidade de gente, para poder vir no BRT. Veja, um ônibus fechado com ar condicionado nojento! A gente sabe que eles não limpam com frequência...”. [...]O transporte público dessa cidade... ele é inviável, ele é desumano, ele é cansativo! Ao invés de melhorar... A passagem aumentou e o transporte não melhorou [...] (ENTREVISTADA RM, 2022, s. p.).

Duas questões chamam atenção: a qualidade do transporte não se altera no conjunto dos problemas elencados entre os bairros, em que pese destacarem um diferencial no deslocamento e infraestrutura dos ônibus em bairros mais centrais e com população de classe média, a exemplo de boa viagem e Casa Forte. Infelizmente, é unânime a identificação da condição de precariedade em bairros pobres da cidade e municípios da região metropolitana do Recife, pelo pouco investimento e controle urbano junto às empresas permissionárias. Com situações mais gritantes na estrutura do transporte dos municípios e oferta da frota, citam Igarassu, Paulista, Olinda e bairros como Ibura, que avaliam como piores que alguns outros locais em Recife. E tende a piorar, porque identificam o monopólio das empresas por bairros, municípios, um problema na gestão do sistema, pela arbitrariedade na oferta dos serviços, como aponta FR, em cujo bairro de residência, na zona norte, só há uma linha e dois ônibus, que se revezam neste ir e vir da população, resultando num tempo de espera de uma hora.

A diferença territorial, expressão da desigualdade espacial, sexual e racial na cidade, é sintetizada pela redução da frota na pandemia, argumentada pela perda aquisitiva no deslocamento de passageiros pelas empresas, contribuindo para a assimetria na oferta de veículo se revela para EZ (2022, s. p.) que “[...] a qualidade é a mesma. O único lugar que ainda tem um transporte de qualidade que é opcional é em Boa Viagem. Na Zona Norte, no Centro Oeste é horrível, principalmente na região de morros”.

A desigualdade nas condições físicas e no acesso é relatada com riqueza de detalhes pela entrevistada, que reside na zona norte da cidade. Com base nos seus vários trajetos, ela avalia que:

[...] todos os transportes que vem de Casa Forte pro Derby, pro Centro da Cidade, são ônibus novos, em boas condições. O ônibus que eu pego, Rio Doce/Dois Irmãos pro meu trabalho, são mais precários, não têm muita qualidade não... são quentes, cheios. O ônibus que pego pro Ibura é mais “precarizado” ainda, ele é velho, não tem ar condicionado, não tem nada. Daqui da Encruzilhada tem ônibus pra certos bairros que são melhores e pra outros que já são piores. Da minha casa pro centro da Encruzilhada, dá uns 10, 15 minutos andando a pé, lá eu pego ônibus pra vários bairros: Linha do Tiro, Alto Santa Terezinha e esses ônibus são mais precários, eles estão de passagem pra bairros mais periféricos de Recife, então esse bairro (a Encruzilhada), apesar de ser de classe média, é passagem pros bairros de periferia. Então o transporte público aqui também não é um transporte bom como tem em Casa Forte. Os transportes lá são melhores, isso daí eu já consegui constatar bem. Essa é minha leitura: são muito precários, principalmente esses que percorrem maiores quilometragens. Eles têm pouca manutenção, pouco conforto e são ônibus que superlotam com grande frequência (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.).

Essa precária condição se complexifica pelo modelo rodoviário metropolitano, que, para baixar custo frota/recursos humanos/passageiros, implementa um sistema que dificulta ainda mais esse deslocamento, com riscos para saúde, na insegurança das mulheres no deslocamento em coletivos superlotados, num tempo que comprovadamente dobrou nos últimos anos.

Para a população usuária não só pelo deslocamento, congestionamento, mas por causa do sistema de integração temporal que obriga as pessoas a chegarem até o centro da cidade dessa maneira. Por exemplo, os moradores dos bairros no entorno da região da cidade precisam para se locomover para distâncias curtas, utilizar quatro veículos, ou na ida ao centro precisam para se deslocar, por dia, usar em média de 4 a 6 ônibus, ou integrando com o metrô, para a zona sul ou municípios como Jaboatão e Camaragibe.

Essa forma de organização dificultou mais o cotidiano das mulheres, uma vez que, para qualquer lugar da cidade, é necessário contabilizar duas horas neste percurso, entre idas e vindas, subidas e descidas nestes coletivos, o que as coloca em maior vulnerabilidade por estarem fechadas em um espaço lotado, por mais tempo e várias vezes ao dia. Destacam que a obrigatoriedade de ir para bairros relativamente próximos, ou mesmo mais distantes, tendo que utilizar dos ônibus nos terminais integrados (Xambá, Getúlio Vargas, Caxangá, CDU, Macaxeira, Barro), geralmente cheios e inseguros, só piorou nos últimos tempos, porque isso também resultou na redução da oferta de coletivos nos bairros:

Então. Veio o Xambá que piorou a vida de todo mundo. A gente gastava de

30 a 40 minutos para chegar na cidade, hoje a gente gasta 2h. Hoje a gente pega aqui o ônibus, desce lá no Xambá e espero a hora que o outro quer sair para chegar na cidade. Então é duas horas, contada mesmo de relógio. O pior é que antigamente a gente pagava uma passagem, hoje a gente paga duas, indo mesmo por Xambá, não tem mais esse negócio de integração, acabou! (ENTREVISTADA ES, 2022, s. p.).

Outra questão que é avaliada sobre a qualidade na oferta do serviço, e parte da estratégia de redução de custo, é o exercício da dupla função dos motoristas que são obrigados a assumir a função de cobrador. Porém, para o tipo de transporte do sistema de ônibus complementar, as entrevistadas avaliam de boa qualidade, por circularem entre bairros próximos e num intervalo mais curto. Entretanto, essa dupla função é criticada por todas as entrevistadas como uma forma de exploração, “[...] uma sobrecarga de trabalho, com essa flexibilização” (ENTREVISTADA M, 2022, s. p.) das empresas, que é alvo de protesto pela categoria pelo sindicato dos rodoviários.

Ao se instaurar mais essa atribuição ao motorista, as condições da viagem tornaram-se ainda mais difíceis, pela função se revelar um transtorno no percurso, atrasar a viagem com a demora entre dirigir e passar troco, e por ser uma razão de estresse para o condutor, como demonstra uma das entrevistadas:

[...] você passa muito transtorno nas viagens. Porque é uma viagem! Pra onde você vai, hoje em dia, é uma viagem, porque o percurso do ônibus é maior, o percurso de locomover de uma integração para outra é bem maior e também pelo motorista ser o cobrador, ele não pode dirigir cobrando, passando troco. Ele tem que parar, esperar todos os usuários subirem, rodar a catraca pra dar a partida (ENTREVISTADA RS, 2022, s. p.).

Pela precariedade do transporte público e por todos os elementos apresentados pelas entrevistadas, avaliam de forma unânime que, pela desestruturação do sistema de transporte, o valor da passagem é considerado caro, tanto do ônibus quanto do metrô. Este último tinha uma das passagens mais baratas, mas na pandemia passou por ajuste, se igualando ao valor do ônibus na tarifa anel A. O valor da tarifa e o alto custo de vida dificultam desfrutar do lazer, enquanto a insegurança e a superlotação também não ajudam, e essa opção é quase que descartada por todas, com exceção de algumas que dizem poder usar do Uber nestes casos, mas consideram ser um privilégio, já que, por serem solteiras e sem filhos, podem usufruir de vez em quando, embora também considerem que a tarifa do Uber ficou mais cara na pandemia.

Ainda sobre o valor da passagem, esta não condiz com a qualidade oferecida. Algumas retomam o debate da tarifa zero, já que o transporte é um fator limitador para o deslocamento

das mulheres para o trabalho, para a participação política, o lazer, o que as leva muitas vezes a restringir a vida na comunidade ou no bairro. Como reforça uma das entrevistadas:

[...] a gente paga como caro a passagem e não tem uma qualidade de transporte, não chega nos horários corretos e quando quebra é pior ainda. Tem muito transporte antigo, quebra com muita facilidade. Você tem um horário, mas o transporte não chega porque quebrou no caminho. Na cidade o trânsito é grande devido a muito carros. A cidade cresceu para cima e para os lados, inchou para baixo, tem que ter mais alternativas de transportes (ENTREVISTADA EZ, 2022, s. p.).

Então, das questões avaliadas pelas mulheres da pesquisa, há uma aproximação com as reflexões trazidas ao longo deste trabalho. O crescimento das cidades e a organização urbana e do sistema rodoviário, articulados com a dinâmica produtiva, demonstram também seu esgotamento porque não há investimentos reais para sua melhoria e enfrentamento dos problemas – qualidade dos veículos, segurança, aumento da frota, profissionais, etc. Ao contrário, as definições caminham para a privatização do setor e a diminuição de veículos e profissionais, contribuindo para um travamento do sistema com superlotação e concentração dos deslocamentos nos modelos homogêneos dos terminais integrados, que, ao fim e ao cabo, favorecem a vulnerabilidade das mulheres no seu trajeto cotidiano.

## 5.9 SUGESTÕES PARA POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE

[...] no transporte público a maioria são mulheres. [...] são mulheres, somos mulheres e somos mulheres, sobretudo negras utilizando o transporte público por que a gente precisa! (ENTREVISTADA AT, 2022, s. p.).

Neste tópico as entrevistadas apresentam elementos que dialogam com o conjunto das questões retratadas aqui, tendo como ponto de partida a experiência nesta mobilidade cotidiana. As sugestões se articulam com cinco campos: políticas públicas para o transporte público; condições físicas e fluxo; tarifa; infraestrutura urbana; violência contra as mulheres/campanhas.

É importante destacar que todas as entrevistadas apontaram dois elementos centrais para a melhoria do transporte público para as mulheres e medidas para o enfrentamento à violência contra as mulheres, a saber: aumento da frota e diminuição nos intervalos de espera para evitar a superlotação, e por conseguinte reduzir os riscos com assédio, abusos e importunações sexuais contra as mulheres; e ações educativas para coibir e enfrentar a

impunidade frente ao crescente de casos de violações contra as mulheres nas vias públicas e no transporte.

Tomando por referência as análises trazidas pelas sujeitas da pesquisa sobre o cenário, contexto e a conjuntura local sobre o sistema de transporte público, as entrevistadas destacam que, em sendo as mulheres a maioria da população usuária deste modal, a política pública urbana tem na sua estrutura, dinâmica, um modelo masculinizado. Sendo, fundamental, portanto, que houvesse neste lugar para pensar o planejamento urbano, mulheres, em especial negras, que também tenham vivência neste deslocamento e como usuárias do transporte público. Neste sentido, uma das sujeitas da pesquisa destaca que esse transporte deveria de fato ser público e não um modelo de gestão público-privada com o consórcio Urbana-PE, mercantilizado e que:

[...] existissem gestoras públicas que fossem responsáveis por pensar as políticas específicas para o transporte e para a mobilidade urbana, que existissem gestoras, mas não só que existissem gestoras, por que geralmente é muito mais fácil que cheguem a esses cargos mulheres brancas e que tiveram acesso à educação e que provavelmente nunca precisaram utilizar o transporte público. Muitas pessoas que chegam a esses cargos de decisão e de poder são pessoas que nunca precisaram utilizar o transporte público... que tivessem mulheres, mas que essas mulheres também ouvissem mulheres que utilizam de fato o transporte público ou que as próprias mulheres que na sua vida utilizaram o transporte público pudessem acessar esses cargos também [...] (ENTREVISTADA AT, 2022, s. p.).

Esse é um dos elementos-chave no conjunto das análises, também aportadas pelas urbanistas feministas. Uma cidade e, conseqüentemente, suas políticas públicas, seu modelo de planejamento urbano, ao ser pensado por profissionais que consideram um único grupo social de sexo, heterossexual, como parâmetro para ordenar as linhas da política de transporte urbano, contribuem para adensar as desigualdades nas relações de gênero e raciais.

A falta de referência sobre a dimensão raça-cor contribui para o chamado urbanismo daltônico nas reflexões de Berth (2022) e Garcia (2019). Questões que em seu conjunto estão avessas às particularidades da maioria população usuária do sistema, mulheres e homens, negras e negros atravessados pela vivência da sexualidade e geracionalidade, ativos no mundo do trabalho. Lidam com violações corriqueiras do direito à cidade, nas condições do transporte rodoviário, no direito à mobilidade urbana, conforme as diretrizes e normativas legais (Constituição Federal, Estatuto da Cidade, Plano Nacional de Mobilidade Urbana).

Em pleno século XXI, a luta por transporte público, o acesso, ainda é campo de batalha nas comunidades pobres do Recife, como informam as entrevistadas, que residem em

Passarinho, Córrego do Euclides, Coque, Vila Santa Luzia, Jardim Monte Verde-Ibura, Campina do Barreto, uma peleja constante para ampliar número de linhas e da frota para melhorar o deslocamento. Para as redefinições, muitas vezes não há um canal de interlocução efetivo, as reivindicações não surtam efeitos, ficando moradores reféns da análise “técnica” do consórcio, que se pauta por questões financeiras, relação custo/benefício, para as empresas. E nestes termos, a entrevistada LB (2022, s. p.) ressalta que:

[...] as comunidades pobres que são elas que sustentam, que são a base desse modelo financeiro todinho é que menos tem direito a transporte! [...]. Então seria mais ônibus, seria que o poder público tivesse um olhar mais humanizado para comunidades mais pobres! Porque quem tem dinheiro, de alguma forma anda de aplicativo, eu pego uma carona com você, se vira de uma maneira melhor. Mas quem é de comunidade tem que pegar ônibus mesmo, andar ou ir de bicicleta correndo o risco (ENTREVISTADA LB, 2022, s. p.).

Na oferta do transporte todas afirmam ser necessário ampliar a frota, aumentar o número de linhas, para evitar aglomeração. Destacam a necessidade de melhorar a infraestrutura das plataformas, dos terminais integrados e investir na reestruturação do espaço. Infelizmente pelo comportamento dos usuários, ainda é necessário investir na figura do organizador de filas, para assegurar o acesso aos coletivos, principalmente para as mulheres, as maiores vítimas das violências físicas, como também na qualificação, orientação aos profissionais – motoristas, cobradores, fiscais.

A estrutura física dos veículos também é apontada pelas entrevistadas, devido à precariedade, como aspectos no campo das sugestões, e destacam que são espaços apertados, com cadeiras desconfortáveis e estreitas, a catraca é pequena, apertada, assim como os corredores. Avaliam que não favorece a locomoção das mulheres que geralmente carregam sempre bolsas, sacolas, sobretudo, quando precisam se deslocar com crianças, mas sobretudo pela estrutura dos corpos negros. A estrutura dos ônibus não só leva em conta os corpos masculinos, mas também uma estética branca de estruturas físicas, corporais, não- negras:

O transporte é muito apertado. Com a concentração econômica dos empresários, eles não olham que se são 40 lugares, são quase 80 pessoas dentro do ônibus e é estreito. A sugestão é as cadeiras fossem mais largas por que quando senta é apertadinha demais, a gente não consegue separar homens e mulheres, aí eles se aproveitam disso. O braço que é só a metade poderia ser mais comprido, cadeira mais confortável (ENTREVISTADA EZ, 2022, s. p.).

Quanto à questão da insegurança no transporte público e no caminho de casa até a parada de ônibus, todas apontam que para ter segurança neste deslocamento seria preciso um

investimento das empresas e do próprio Estado, para ampliar a confiabilidade no sistema de transporte, principalmente para mulheres que estão sujeitas aos assédios, mas também assaltos, furtos. Sugerem a presença de policiais nos coletivos, nas plataformas, por exemplo.

E, neste trajeto casa-parada de ônibus, sugerem que seja implementada uma medida que autorize o motorista a parar o coletivo o mais próximo da rua onde reside a mulher. Muitas vezes, precisam caminhar muito, citam de 100 a 200 metros, ao descerem do ônibus, e à noite ficam muito vulneráveis neste trajeto. Essa sugestão dialoga com a proposta de um projeto de lei que tramita no Congresso Nacional – PL nº 415/2021 (BRASIL, 2021b), de autoria da Rejane Dias (PT-PI) – que autoriza o desembarque fora da parada no horário das 20h às 5h. Se aprovado, seria incorporada à lei nacional de mobilidade urbana.

Essa reivindicação das entrevistadas em Pernambuco já tem base legal, uma lei aprovada em 2016, de autoria da deputada estadual Simone Santana (PSB) – Lei Estadual nº 15.878/2016 (ALEPE, 2016) –, já autoriza esse desembarque no trajeto do coletivo, em pontos mais iluminados, no horário das 22h às 5h da manhã. Ocorre que essa medida não tem ampla divulgação, nem nas plataformas, estações, transportes. Algo que poderiam ajudar no combate à violência contra as mulheres nas vias públicas.

As entrevistadas alertam para o alto custo das passagens, tanto do ônibus quanto do metrô, que acaba por ser muito dispendioso para a população, um custo diário de R\$ 8,20, numa estrutura física e oferta de serviço que não combina com o custo da tarifa. E uma das entrevistadas aponta que:

[...] deveria existir uma política pública de democratização do acesso aos transportes públicos sem custo ou baixo custo ou de uma forma que as pessoas consigam pagar! Não dá é pra comprometer grande parte da sua renda, que geralmente é pequena, pra ficar se locomovendo num transporte público que é o que acontece na vida das trabalhadoras e trabalhadores [...] (ENTREVISTADA DB, 2022, s. p.).

Para as questões trazidas sobre a violência contra as mulheres no transporte público, todas as entrevistadas apontaram a necessidade de promover campanhas educativas, com diferentes abordagens e sugestões. Destacam que essa medida é uma forma educativa de tratar o problema, responsabilizando o agressor, estimulando a denúncia e coibindo os casos de assédios, importunação sexual que ocorram tanto dentro do transporte, como no entorno. Ao mesmo tempo, elas não acreditam que as medidas de reserva de vagão e de ônibus exclusivo para as mulheres resolvam o problema, por identificarem que esta é uma questão estrutural e tais iniciativas são frágeis:

[...] o Estado não tem nenhuma política voltada para as mulheres nesse sentido. Não é só colocar um vagão só para mulheres, um vagão não é suficiente para as mulheres, porque nós somos a maioria! Então um vagão é insuficiente. Então o governo do Estado, o governo municipal, eles deveriam fazer uma campanha diária de diálogo (ENTREVISTADA RM, 2022, s. p.).

E, no tocante às Campanhas, estas deveriam ser sistemáticas, aproveitando o espaço dos ônibus para divulgação. Sugere-se também uma formação com motoristas e cobradores para orientá-los no caso de violência contra as mulheres no interior dos coletivos. Uma das entrevistadas VP (2022, s. p.) apresentou como sugestão:

[...] os ônibus tinham que ter um aplicativo, uma linha direta com o motorista, algum botão que a gente acionasse e o motorista soubesse que tem uma mulher sendo assediada, digo no sentido da violência sexual, porque muitas vezes quem está presenciando fica com medo porque tem situações que o cara faz o ato de pegar na mulher. [...] mas lá na frente o motorista não está sabendo de nada. Acho que tinha que ter algum botão que alertasse ao motorista que ali dentro tem um tarado, um suspeito, um cara que tá fazendo aquele tipo de situação e acho também que pra mulher andar com segurança no ônibus (ENTREVISTADA VP, 2022, s. p.).

Destacam que a Campanha não resolve a questão, mas é um alerta para dar visibilidade ao problema. E precisaria ter uma linguagem dirigida aos homens, além de ser desenvolvida em vários espaços, como escolas. Aliando campanha com processos formativos, orientando as mulheres a denunciar e responsabilizar o agressor, “[...] pensar um plano de comunicação pra que as mulheres consigam acessar um lugar de defesa dentro desses coletivos” (ENTREVISTADA FR, 2022, s. p.).

A dimensão educativa, política e pedagógica, é destacada pelas mulheres como uma estratégia de maior visibilidade do problema, que afeta as condições de vida das mulheres negras, para coibir, enfrentar e erradicar as expressões da violência contra as mulheres nas vias públicas e no transporte público. E reforçam a responsabilização dos agressores, ampliando processos de informação e difusão de orientações neste percurso, já assegurados em lei, como o direito de solicitar o desembarque, no horário noturno, nos locais das paradas seletivas, e poderem descer nos locais mais próximos ao local de moradia.

O conjunto da análise, os achados da pesquisa e a interlocução com as entrevistadas em diferentes contextos, ambientes, presencial e virtual, nos deixam inúmeras questões pela riqueza que o tema suscita, mulheres negras e cidades, mediado pela problemática da mobilidade urbana. Há uma complexidade da questão social no urbano, sobretudo da mobilidade, acessibilidade urbana, por meio do transporte público coletivo adensada no

período da pandemia, em sua fase mais crítica. Porém, a gestão desse problema ainda está em curso e em colapso como apresentado no vitral de saberes e vivências das sujeitas da pesquisa, marcadas pela violência sexista profundamente racializada, como aqui refletido.

## CONCLUSÃO

O nosso objeto de estudo tem como centralidade as mulheres negras e o direito à cidade, mediado pela mobilidade urbana, de forma particular no uso do transporte público coletivo. Para dialogar com o tema em questão definimos por um caminho teórico-metodológico que procurou na apreensão deste fenômeno construir um percurso analítico estruturante das desigualdades. Tendo por base a teoria crítica, dialogamos com diferentes campos da produção do conhecimento que nos apresentavam aproximações para o desvelamento deste real, qual seja, as interdições postas nas condições de vida das mulheres nas cidades e sua conexão com as interseccionalidade das opressões, de classe e racial.

Partimos da compreensão de que às dificuldades das mulheres, reservadamente às mulheres negras, estavam conectadas à constituição da produção e (re)produção do espaço urbano, em sua dinâmica mercantil e profundamente patriarcal, com inflexões nas dimensões material e simbólica, nos territórios. Apresentamos, numa perspectiva histórica, como a cidade é expressão da lógica de acumulação do capital de exploração-dominação, trazendo consigo outros construtos sociais, como o sexismo e o racismo, que interditam e limitam o real direito à uma vida urbana.

Ao analisarmos as implicações da organização da ordem espacial-urbana e suas conexões com a divisão social do trabalho, e os nexos com as categorias de classe, gênero e raça, verificamos como essa relação é indissociável, e marca as condições de vida dos sujeitos nos territórios, em especial as mulheres, as mulheres racializadas, impulsionadas pela dinâmica produtiva e reprodutiva na mobilidade cotidiana das cidades.

Recorremos às categorias analíticas que nos auxiliassem na compreensão e constituição histórica das sociedades urbano-industriais, e em tempos atuais em sua fase de urbanismo-corporativo, para apresentarmos as tendências privatistas que acentuam os processos segregatórios no urbano, como expressão das desigualdades sociais e interseccionais que impactam na estrutura e serviços urbanos. Porém, trazendo ao centro da análise as contribuições das feministas negras e antirracistas para adensar as reflexões sobre a corporificação da cidade a partir dos corpos políticos femininos que estão ativamente na construção e resistência da produção e (re)produção social nos territórios.

Portanto, o conceito de divisão social, sexual e racial do trabalho, associado à dimensão espacial/territorial foi central para construir a mediação no processo de exposição,

dimensionando a cada capítulo suas conexões estruturantes das desigualdades expressas no espaço urbano, e manifestação concreta na vida cotidiana das mulheres.

Desta forma, a tríade patriarcado-capitalismo e racismo no espaço urbano é reveladora da sua lógica constitutiva e assimétrica que orienta a dinâmica socioterritorial, apresentando uma organização, material e simbólica, androcêntrica, reforçando o binarismo de gênero e a invisibilidade como sujeitos políticos na cidade. Essa dicotomia, naturalizada no planejamento urbano, apresenta uma cidade sem conflitos e homogênea quanto à oferta de serviços urbanos, a exemplo do transporte público coletivo.

A movimentação das mulheres da classe trabalhadora nas cidades é, de forma aparente, a dinâmica de invisibilidade das responsabilidades, exclusivas, das mulheres com a esfera da reprodução biológica, social e de cuidado num deslocamento multidimensional no âmbito de um sistema de mobilidade, nacional e estadual, que não considera as desigualdades de gênero no espaço urbano, e, de forma particular, como usuárias do transporte público – ônibus, metrô, vans –, uma vez que se sustenta na lógica produtiva falocêntrica e num trajeto linear.

Nos desafiamos à realização de um estudo com aproximações sucessivas com o real, alimentadas pelas vivências das mulheres negras, sujeitas da pesquisa, que permitiram as articulações entre as dimensões teórico-metodológica para análise do fenômeno. Este foi um caminho que apontou muitas conexões, algumas densas, outras necessárias para compreender e deixar nítido que, na análise e tradição crítica, são as feministas decoloniais que promovem giros epistemológicos ao feminilizar e racializar as análises, corporificar as desigualdades, dando centralidade à vida cotidiana a partir das experiências das mulheres, como grupo social. Portanto, nossa caminhada investigativa, com o objetivo de analisar as tendências e contradições do modelo de urbanização sobre o sistema de transporte coletivo, e suas inflexões no cotidiano da mobilidade das mulheres populares e negras, para sua produção e reprodução social, trouxe como síntese a apropriação do tempo social das mulheres, seja para reprodução do capital, seja na reprodução social e de cuidado é invisível e profundamente indissociável da lógica patriarcal, já que a cidade é o patriarcado de concreto.

E, nestes termos, numa reflexão crítica, apontou como tendência a mercantilização das cidades, num processo de gentrificação e higienização urbana que remete ao início do século XX, adensando ainda mais a segregação da população pobre e negra em seus territórios e no uso dos espaços públicos coletivos. Os aportes e análises empíricas também revelaram que esta tendência produz inflexões no campo das políticas urbanas, num contexto de austeridade fiscal e privatizações. O transporte público é um problema nacional pelo desinvestimento no

setor, incremento da tendência de informatização do sistema de mobilidade, e massificação dos terminais integrados de passageiros, como herança da Copa do Mundo de 2014.

Estas tendências corporativas no urbano colocam em questão a efetividade do direito à cidade em termos de ações e políticas, mas também como um dever ser, por se tratar de um novo tipo de vida urbana, uma construção da luta política nas cidades, diante de um cenário de criminalização nos territórios periféricos, desinvestimentos nas políticas urbanas no período 2016-2022. Somado a um contexto de apropriação do que é bem comum, bem coletivo, como parques, praças, aos interesses do capital sob o discurso de desenvolvimento e sustentabilidade nos centros urbanos. Estas disputas, pela sociedade, movimentos sociais e setor privado, acentuam o debate coletivo sobre a materialidade do direito à cidade para as populações em territórios dotados de precária infraestrutura e ocupados pela maioria da população negra.

Portanto, a luta pelo direito à cidade é o direito de reinventá-la, questionando a que se encontra em curso, marcada pela apropriação privada da riqueza socialmente produzida, pela especulação fundiária, mercantilização dos bens coletivos, por processos de segregação reveladores das desigualdades socioeconômicas, políticas e culturais e conectadas às dimensões de classe, gênero e raça, revelando vivências profundamente diversas.

Porém, trazemos como contribuição à reinvenção da cidade, em sua movimentação dialética, contraditória e expressão das assimetrias de gênero e racial, que precisam ser a todo momento instadas, em sua construção material e simbólica, por ser reprodutora de desigualdades, segregações, os aportes do campo do urbanismo feminista com elementos relevantes para estruturar nossa caminhada teórico-metodológica. Essa perspectiva, disseminada em campos do conhecimento interdisciplinar, como a sociologia, a geografia, arquitetura urbana, coloca em questão esses paradigmas eurocêntricos e falocêntrico na análise da urbanidade e no planejamento urbano.

Essa base material- organização social do trabalho em termos espaciais, também dá sustentação para construções simbólicas, valores, representações, reificando construções sociais assentadas nas relações sociais de gênero e racial. E imprime no cotidiano desigualdades e injustiças territoriais no acesso à cidade e a bens e serviços que assegurem melhores condições de vida para uma população que figura em dados quantitativos em déficits no acesso a moradia, terra, saneamento, transporte.

A mobilidade urbana e o transporte público têm sua estruturação na esfera produtiva. O mundo do trabalho é a referência para o sistema de transporte e, portanto, para o deslocamento. Além disso, a origem-destino se organiza pelo sexismo, prevalecendo a dinâmica baseada na categoria de sexo, masculina, do homem dito como provedor familiar.

As mulheres não são consideradas como sujeito ativo no sistema de transporte, como parte da classe trabalhadora, portanto suas demandas por deslocamento, geralmente mais complexas em razão das construções de gênero, são invisíveis. A circulação provocada pela reprodução social, biológica e de cuidado requisita das mulheres uma locomoção múltipla, poligonal, como mulheres trabalhadoras e pobres, e em sua maioria depende do sistema de transporte coletivo, ônibus e metrô.

O deslocamento no sistema de transporte coletivo, ônibus e/ou metrô tem outros ônus, a exemplo do tempo social gasto pelas mulheres, sobretudo trabalhadoras, negras, chefes de família, que não é computado nem visível como tempo gasto que compõe o percurso do trabalho cotidianamente, foi naturalizado como parte da vida estrita das mulheres. Esse tempo de deslocamento é normatizado como “parte das obrigações” com o cuidado da família, dinâmica doméstica com a manutenção de suprimentos de alimentação, saúde, rotinas que se perdem ao se deslocar dentro e fora do bairro, entornos, onde a vida das mulheres tomam materialidade. Um tempo intenso e disperso na sua mobilidade cotidiana, cujo ritmo segue a frequência das demandas para com o trabalho remunerado e não remunerado das mulheres nos territórios.

Essa questão tempo-espço e mobilidade se complexifica interseccionalmente na vida das mulheres por conta de seus trabalhos precarizados (classe), por residirem em áreas periféricas, geralmente lugares em que residem majoritariamente pessoas negras (raça), e por assumirem responsabilidades com a reprodução familiar (gênero), revelando que as mulheres negras são as que sofrem o impacto real por um déficit histórico pela formação social-histórica de cariz escravocrata.

Então, são as mulheres negras que estão em trabalhos precarizados, desprotegidos, em territórios periféricos, com deficiência na infraestrutura de serviços sociais urbanos, água, iluminação, saneamento, terra, transporte, que também expressam sua qualidade e precariedade pela localização geográfica, demonstrando como a vivência territorial é grafada pela estruturação do racismo em sua face ambiental.

E, quanto mais distante do local da vida de trabalho ou para o acesso aos serviços públicos, educação, saúde, comércio, mais o fator tempo, desgaste físico e emocional, neste deslocamento, é revelador das desigualdades no acesso à cidade. A mobilidade urbana, e sua mediação pelo transporte público, revela a expropriação do tempo das mulheres. É um tempo largo dentro de um veículo para atender demandas do cotidiano, evidenciando como os problemas, e os nós do sistema de transporte público, congestionamentos, precariedade dos coletivos, superlotação, transformam-se num processo que desencadeia adoecimentos, sendo

promotor de violências sexistas, racistas, gordofóbicas, nos espaços em que o deslocamento se efetiva, neste ir e ir urbano.

Desta forma, o padrão da hierarquia de gênero e racial se mescla com a dinâmica da produção e (re) produção do espaço nos moldes do padrão capitalista, corporificando o espaço da cidade e apresentando essa construção material – a cidade de concreto, como impeditiva para o deslocamento de alguns sujeitos e corpos políticos, de forma particular, das mulheres. Resultando na construção de estratégias de resistências na ocupação da cidade, seja individual, seja coletivamente.

E, nestes termos, a presença das mulheres, das mulheres negras, nessa dinâmica indissociável do urbano (material e imaterial, produção-reprodução social), incide de forma complexa e múltiplas sobre suas condições de vida, revelando desigualdades e diversidades. São inflexões na fruição do tempo, na dissociação do tempo do trabalho remunerado e não remunerado e para a cultura, lazer, política, estes últimos profundamente secundarizados, mascarados. E, deparando-se diariamente com uma cidade, que é inóspita para as mulheres, diuturnamente, um marcador de medo e silenciamento, e em alguns momentos, por estratégia de sobrevivência, há apagamentos das violências sexistas, racistas presenciadas ou sofridas.

Os resultados, os achados empíricos, apontam que as mulheres populares e negras vivenciam a mobilidade urbana em condições inseguras, precárias, violentas. Denunciam situações como: crescente medo frente aos riscos de violências físicas – roubos, abusos sexuais, importunações, estupros – a qualquer hora do dia e em qualquer local. Dialogando com os elementos e articulações categoriais na análise do fenômeno, ao revelar a cidade como uma projeção dessas relações. E é o lugar da vida cotidiana, nos termos de Lefebvre (2001).

O conjunto da análise teórica e empírica comprovam nossa hipótese de que as interdições na vida cotidiana das mulheres pobres, negras periféricas, usuárias do transporte coletivo urbano, estão conectadas com a configuração sócio-histórica da urbanização dos territórios e o modelo de mobilidade decorrente, que prioriza o transporte individual e acentua as desigualdades socioespaciais estruturadas na divisão social, sexual e racial do trabalho.

Desta forma, o tempo de desgaste e a exposição gerados pela precariedade dos transportes públicos e coletivos em na sua dinâmica cotidiana são promotores de adoecimento mental e físico, sobretudo no contexto mais grave da pandemia por Covid-19. As sujeitas da pesquisa apontam que, neste tempo-social gasto no deslocamento pelas mulheres negras, revela-se uma expropriação do tempo e das mulheres sobre si mesmas. Não há tempo para pensar sobre outras dimensões da vida e de cuidado, num dinâmica e ritmo acelerado da mobilidade da cidade que também impulsiona o deslocamento individual e coletivo no urbano,

processo que passa a ser gerador de adoecimento mental, físico, de medo por lidar com um espaço que favorece violência sexista, racial sobre os corpos femininos neste deslocamento diário.

Dentre os achados empíricos, destacamos a centralidade da expressão da violência sexista racializada, marcada pelo medo, violências e insegurança das mulheres no espaço urbano em suas diferentes formas de mobilidade, seja ativa, seja rodoviária. Destaca-se que é uma experiência de violência no espaço urbano que atravessa gerações, muitas vezes produz o apagamento dessas vivências, pela agressão, humilhação, às quais estiveram sujeitas, gerando silenciamento.

Essa dimensão confirma nossas elaborações e reafirmações no campo feminista sobre a indissociabilidade entre as dimensões público-privado, rua-casa, na análise do fenômeno da violência. E a construção e diálogo com os elementos trazidos pelas sujeitas da pesquisa reafirmam que a fronteira da violência sexista e racial no urbano é tênue e inalienável da produção social no espaço.

Reafirmamos a necessidade de as elaborações teóricas, conceituais e normativas no campo da violência contra as mulheres confirmarem essa perspectiva intrínseca, a fim de se evitar uma análise calcada na clássica tipificação da violência prevista em Lei, a exemplo da Lei Maria da Penha (2006), cuja validade política e normativa reconhecemos para assegurar a proteção das mulheres vítimas de violência doméstica. Porém, ocorre que a violência contra as mulheres no espaço público é minimizada como importunação sexual, tipificada também como crime sexual, na Lei 13.718/2018, e se restringe às medidas educativas e coibitivas, mediante registro. No entanto, são perspectivas que caminham em paralelo, quando deveriam ser ponto-contraponto de um mesmo fenômeno que revela as relações de poder patriarcal.

Nas conexões das análises em âmbito nacional, local e a partir dos dados das entrevistas, identificamos um elemento articulador na análise das expressões da violência contra as mulheres no âmbito do transporte público e entornos. A ausência de dados que qualifiquem a expressão dessa agressão no âmbito de um espaço fechado, lotado, onde as mulheres ficam no contato com o abusador por cerca de minutos e até horas, contando ainda com o toque indesejado, muitas vezes imperceptível para quem está ao lado. Essa situação é colocada nas análises como um elemento que dificulta a denúncia e a responsabilização em tempo real, e muitas vezes o recurso da dúvida e a surpresa por parte das mulheres, em ser objeto da importunação sexual, e o receio de serem deslegitimadas no ato da denúncia, são fatores que contribuem para a impunidade.

Todavia, já se identifica que muitas mulheres emitem reações e criam estratégias para denunciar em tempo real os casos de importunação e abuso sexual no transporte público, seja como vítima, seja como testemunha de alguma agressão deste tipo. E, no conjunto das entrevistas, destacam que na vivência da cidade, na sua totalidade, neste ir e vir cotidiano constroem estratégias coletivas para ocupar diferentes espaços na cidade, como usar transporte público em que possam desembarcar o mais próximo de suas residências; ao sair a noite seja para vida cultural ou política sempre estar em grupo ou se comunicar por meio de aplicativos de mensagens ao chegar em casa, dentre outras. Chamam a atenção, para as mães solteiras, as estratégias de proteção das filhas, evitando que as mesmas fiquem no corredor do ônibus de maior circulação masculina. Essa é uma memória de proteção que destacam que advém das experiências com suas mães e tias.

Portanto, é nesta relação da vida cotidiana, neste ir e vir, que as mulheres criam estratégias, individual ou coletivamente, para “driblar” os espaços da cidade, do bairro, neste descolamento diário e multi, poligonal, que são promotores de inseguranças, seja pela precária iluminação, becos e vielas estreitos, e com pouca circulação de pessoas, ou mesmo dentro do transporte coletivo, evitando ficar em área de maior circulação masculina para escapar das importunações e abusos sexuais.

Porém, além do problema da violência sexista em suas múltiplas expressões ser uma questão real na vida das mulheres, esta assume novos contornos no âmbito da esfera pública. E, conforme os dados revelam, há um aumento no âmbito do transporte coletivo, colocando as mulheres, de qualquer faixa etária, classe social e raça, sujeita às violências praticadas por um ser desconhecido que, de forma autoritária e arbitrária, invade, se apossa de seu corpo. Nestes termos, concluímos que as mulheres vivenciam de modo diferente e desigual, em termos de tempo e espaço, os deslocamentos cotidianos na cidade, em razão das determinações e imposições da divisão sexual e racial do trabalho, advindas da estrutura patriarcal-colonial-racista, que constitui o espaço sociourbano, centrado na figura masculina, no padrão da supremacia branca, que molda a dimensão física e espacial das cidades, promotoras de ambiente hostil às mulheres, marcado pela insegurança, medo e controle político-sexual sobre seus corpos.

Assim, identificamos como campo de possibilidades, duas questões fundamentais para continuarmos ampliando o debate sobre as mulheres negras e o direito à cidade. A primeira é ampliar os diálogos entre organizações do movimento de mulheres e problematizar, desvelar, a estrutura do sistema de mobilidade urbana como promotora de segregações, desigualdades e injustiças territoriais por não dialogar com as reais demandas das mulheres. Entretanto,

também por não considerar nesta estruturação, na sua origem-destino a outra categoria de sexo, feminino, que também está de forma ativa na dinâmica da produção e reprodução social, acoplando-se também à dimensão do cuidado como vetor deste múltiplo deslocamento. A segunda questão refere-se a reforçar as iniciativas, no campo acadêmico e de ativismo, das ações de incidência na construção e divulgação de plataformas feministas que coloquem no centro as desigualdades de gênero e raciais no contexto das cidades, impulsionando um repensar à luz das contribuições do urbanismo feminista no planejamento urbano.



ÁVILA, M. B. *O tempo do trabalho das empregadas domésticas: tensões entre dominação/exploração e resistência*. Recife: Editora UFPE, 2009.

ÁVILA, M. B. As mulheres no mundo do trabalho e a relação corpo e sujeito. *Cadernos de Crítica Feminista*, Recife, n. 4, p. 48-71, 2011.

ÁVILA, M. B. Nas veredas do feminismo materialista. In: ÁVILA, M. B.; FERREIRA, V. (org.). *Teorias em movimento: reflexões feministas na Articulação Feminista Marcosul (AFM)*. Recife: SOS Corpo, 2018. p. 177-209.

ÁVILA, M. B.; FERREIRA, V. Trabalho produtivo e reprodutivo no cotidiano das mulheres brasileiras. In: ÁVILA, M. B.; FERREIRA, V. (org.). *Trabalho remunerado e trabalho doméstico no cotidiano das mulheres*. Recife: SOS Corpo, 2014. p. 13-49.

ÁVILA, M. B.; FERREIRA, V.; ARANTES, R. (org.). *Trabalho e autonomia econômica das mulheres: uma análise crítica*. Recife: SOS Corpo, 2016.

BALANÇO Geral Manhã na íntegra - 22/09/2022. [S. l.: s. n.], 2022. 1 vídeo (2h 8 min e 55 seg.). Publicado pelo canal: TV Guararapes Oficial. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=g5nLmWxk5Ns>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BERNARDES, G. Pandemia afastou ainda mais as mulheres do mercado de trabalho, mostra pesquisa. *Correio Brasiliense*, [S. l.], 8 mar. 2022. Disponível em: <https://www.correiobrasiliense.com.br/brasil/2022/03/4991270-pandemia-afastou-ainda-mais-as-mulheres-do-mercado-de-trabalho-mostra-pesquisa.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BERTH, J. São Paulo e o urbanismo daltônico: como isso define a sua vida. *Terra*, [S. l.], 6 set. 2022. Disponível em: <https://www.terra.com.br/nos/opiniaio/joice-berth/sao-paulo-e-o-urbanismo-daltonico-como-isso-define-a-suavida,526072c2f571eaa7f613485e5fc8c1999gi5j6cl.html>. Acesso em: 12 ago. 2023.

BEZERRA, R. Passageiros do Metrô do Recife passam por caos e transtornos na estação Coqueiral. *Folha de Pernambuco*, Recife, 22 ago. 2022. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/noticias/passageiros-do-metro-do-recife-passam-por-caos-e-transtornos-na/237807/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BONDUKI, N. Do governo Vargas ao Seminário de Habitação e Reforma Urbana: as tentativas pioneiras para enfrentar a questão urbana. In: BONDOKI, N. (org.). *A luta pela reforma urbana no Brasil: do Seminário de Habitação e Reforma Urbana ao Plano Diretor de São Paulo*. São Paulo: Instituto Casa da Cidade, 2018. p. 9-34.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 5 out. 1988. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. *Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001*. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2001. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. *Lei nº 11.340, de 7 de agosto de 2006*. Cria mecanismos para coibir a violência doméstica e familiar contra a mulher, nos termos do § 8º do art. 226 da Constituição Federal, da Convenção sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Mulheres e da Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher; dispõe sobre a criação dos Juizados de Violência Doméstica e Familiar contra a Mulher; altera o Código de Processo Penal, o Código Penal e a Lei de Execução Penal; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2006. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2006/lei/111340.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/111340.htm). Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. *Proposta de Emenda à Constituição nº 74, de 2013*. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Brasília: Presidência da República, 2013. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/115729#:~:text=Proposta%20de%20Emenda%20%C3%A0%20Constitui%C3%A7%C3%A3o%20n%C2%B0%2074%2C%20de%202013&text=Ementa%3A,o%20transporte%20como%20direito%20social>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. *Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015*. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Brasília: Presidência da República, 2015. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm). Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. *Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 2018*. Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para tipificar os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, tornar pública incondicionada a natureza da ação penal dos crimes contra a liberdade sexual e dos crimes sexuais contra vulnerável, estabelecer causas de aumento de pena para esses crimes e definir como causas de aumento de pena o estupro coletivo e o estupro corretivo; e revoga dispositivo do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 (Lei das Contravenções Penais). Brasília: Presidência da República, 2018. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/L13718.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13718.htm). Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. *Projeto de Lei nº 4162, de 2019*. Atualiza o marco legal do saneamento básico e altera a Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, para atribuir à Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) competência para editar normas de referência sobre o serviço de saneamento; a Lei nº 10.768, de 19 de novembro de 2003, para alterar as atribuições do cargo de Especialista em Recursos Hídricos e Saneamento Básico; a Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, para vedar a prestação por contrato de programa dos serviços públicos de que trata o art. 175 da Constituição Federal; a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para aprimorar as condições estruturais do saneamento básico no País; a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010,

para tratar dos prazos para a disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos; a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metr pole), para estender seu âmbito de aplica o às microrregiões; e a Lei nº 13.529, de 4 de dezembro de 2017, para autorizar a União a participar de fundo com a finalidade exclusiva de financiar serviços técnicos especializados. Brasília: Presidência da República, 2019. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/140534>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. *Lei n  14.026, de 15 de julho de 2020*. Atualiza o marco legal do saneamento básico e altera a Lei n  9.984, de 17 de julho de 2000, para atribuir   Agência Nacional de águas e Saneamento Básico (ANA) competência para editar normas de referência sobre o serviço de saneamento, a Lei n  10.768, de 19 de novembro de 2003, para alterar o nome e as atribui es do cargo de Especialista em Recursos Hídricos, a Lei n  11.107, de 6 de abril de 2005, para vedar a presta o por contrato de programa dos serviços públicos de que trata o art. 175 da Constitui o Federal, a Lei n  11.445, de 5 de janeiro de 2007, para aprimorar as condi es estruturais do saneamento básico no País, a Lei n  12.305, de 2 de agosto de 2010, para tratar dos prazos para a disposi o final ambientalmente adequada dos rejeitos, a Lei n  13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metr pole), para estender seu âmbito de aplica o às microrregiões, e a Lei n  13.529, de 4 de dezembro de 2017, para autorizar a União a participar de fundo com a finalidade exclusiva de financiar serviços técnicos especializados. Brasília: Presidência da República, 2020a. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/lei/114026.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/114026.htm). Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. *Medida Provisória n  996, de 25 de agosto de 2020*. Institui o programa Casa Verde e Amarela. Brasília: Presidência da República, 2020b. Disponível em: [https://www2.camara.leg.br/legin/fed/medpro/2020/medidaprovisoria-996-25-agosto-2020-790570-norma-pe.html#:~:text=EMENTA%3A%20Institui%20o%20Programa%20Casa%20Verde%20e%20Amarela.&text=Vide%20Norma\(s\)%3A,Lei%20com%20altera%C3%A7%C3%A3o%20pelo%20CN](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/medpro/2020/medidaprovisoria-996-25-agosto-2020-790570-norma-pe.html#:~:text=EMENTA%3A%20Institui%20o%20Programa%20Casa%20Verde%20e%20Amarela.&text=Vide%20Norma(s)%3A,Lei%20com%20altera%C3%A7%C3%A3o%20pelo%20CN)). Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. *Projeto de Lei n  100/2021*. Cria a semana nacional de combate a importuna o sexual e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2021a. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2268755#:~:text=PL%20100%2F2021%20Inteiro%20teor,Projeto%20de%20Lei&text=Cria%20a%20semana%20nacional%20de,sexual%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias.&text=Cria%C3%A7%C3%A3o%2C%20Semana%20Nacional%20de%20Combate,Sexual%2C%20data%20comemorativa%2C%20mar%C3%A7o>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. *Projeto de Lei n  415/2021*. Altera a Lei n  12.587, de 3 de janeiro de 2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para garantir que idosos, pessoas com deficiência, mulheres solicitem o desembarque noturno, após às 20 (vinte) horas, fora dos pontos de desembarque de passageiros. Brasília: Câmara dos Deputados, 2021b. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2270078>. Acesso em: 20 ago. 2023.

CALI , S. A. Incorporando a questão de g nero nos estudos e no planejamento urbano. *Observatório Geográfico da America Latina*, [S. l.], 1997. Disponível em:

<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografia-cultural/737.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2023.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Proposta prevê desembarque fora da parada de ônibus durante a noite. *Câmara dos Deputados*, Brasília, 3 maio 2022. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/867754-proposta-preve-desembarque-fora-da-parada-de-onibus-durante-a-noite>. Acesso em: 20 ago. 2023.

CAMPOS, A. Quilombos, favelas e os modelos de ocupação dos subúrbios: algumas reflexões sobre a expansão urbana sob a ótica dos grupos segregados. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS, 15., 2008, São Paulo. *Anais [...]*. São Paulo: Nucleo Piratininga, 2008. Disponível em: <http://arqpop.arq.ufba.br/quilombos-favelas-e-os-modelos-de-ocupa%C3%A7%C3%A3o-dos-sub%C3%BArbios-algumas-reflex%C3%B5es-sobre-expans%C3%A3o-urbana-sob>. Acesso em: 12 ago. 2023.

CAMPOS, A. C. Racismo no transporte já foi presenciado por 72% dos brasileiros. *Portal Geledés*, [S. l.], 21 mar. 2022. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/racismo-no-transporte-ja-foi-presenciado-por-72-dos-brasileiros/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

CARDOSO, C. P. *Outras falas: feminismo na perspectiva de mulheres negras brasileiras*. 2012. Tese (Doutorado em Estudos Interdisciplinares sobre Mulheres, Gênero e Feminismo) – Programa de Pós-Graduação em Estudos de Gênero, Mulher e Feminismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

CARDOSO, I. C. C. O espaço urbano e a re-produção das relações sociais no pensamento de Henri Lefebvre: contribuições à teoria social crítica. *Revista Libertas*, Juiz de Fora, v. 11, n. 2, p. 1-23, 2011. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/libertas/article/view/18125>. Acesso em: 12 ago. 2023.

CARDOSO, I. C. C. Produção do espaço, vida cotidiana e fenômeno urbano: contribuições do pensamento de Henri Lefebvre à tradição marxista e à formação profissional do Serviço Social. In: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISADORAS(ES) EM SERVIÇO SOCIAL, 15., 2016, Ribeirão Preto. *Anais [...]*. Ribeirão Preto: [s. n.], 2016. p. 1-13.

CARDOSO, I. C. C. Terra e propriedade como fundamentos da análise das questões agrária, urbana e ambiental. In: SANTANA, J. V. (org.). *Habitação e serviço social: dimensões teóricas e metodológicas*. Campinas: Papel Social, 2018. p. 43-69.

CARDOSO, I. C. C. Espaço urbano, vida cotidiana e a dimensão da práxis. In: PAZ, R. D. O. da; DINIZ, T. M. R. G. (org.). *Serviço social e trabalho social em habitação: requisições conservadoras, resistências e proposições*. Rio de Janeiro: Mórula, 2020. p. 50-78.

CARNEIRO, S. Enegrecer o feminismo: a situação da mulher negra na América Latina a partir da perspectiva de gênero. *Portal Geledés*, São Paulo, 2011. Disponível em:

<https://www.geledes.org.br/enegrecer-o-feminismo-situacao-da-mulher-negra-na-america-latina-partir-de-uma-perspectiva-de-genero/>. Acesso em: 12 ago. 2023.

CASTELO, R. O canto da sereia: social-liberalismo, novo desenvolvimentismo e supremacia burguesa no capitalismo dependente brasileiro. *Revista em Pauta*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 31,

p. 119-138, 2013. DOI: <https://doi.org/10.12957/rep.2013.7562>. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaempauta/article/view/7562>. Acesso em: 12 ago. 2023.

CENTRO BRASILEIRO DE ANÁLISE E PLANEJAMENTO (CEBRAP). Pesquisa do Cebrap sobre desmonte nos Comitês e Conselhos Nacionais é destaque do Jornal Nacional. *Cebrap*, São Paulo, 26 out. 2021. Disponível em: <https://cebrap.org.br/pesquisa-do-cebrap-sobre-desmonte-nos-comites-e-conselhos-nacionais-e-destaque-do-jornal-nacional/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

CÉSAR, C. Mama África. *Letras.mus*, [S. l.], 2023. Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/chico-cesar/45197/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

CISNE, M.; SANTOS, S. M. M. *Feminismo, diversidade sexual e serviço social*. São Paulo: Cortez, 2018.

COLLINS, P. H. Se perdeu na tradução? Feminismo negro, interseccionalidade e política emancipatória. *Parágrafo*, [S. l.], v. 5, n. 1, p. 6-17, 2017. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/wp-content/uploads/2017/07/01.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2023.

COLLINS, P. H. *Pensamento feminista negro: conhecimento, consciência e a política de empoderamento*. São Paulo: Boitempo, 2019.

COLLINS, P. H.; BILGE, S. *Interseccionalidade*. São Paulo: Boitempo, 2021.

CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL (CFESS). *Atuação de assistentes sociais na política urbana: subsídios para reflexão*. Brasília: CFESS, 2016.

CORREIA, A.; COELHO, C.; SALES, L. Cidade interseccional: o direito à cidade nas perspectivas de gênero e raça. *Terra de Direitos*, [S. l.], 10 out. 2018. Disponível em: <https://terradedireitos.org.br/acervo/artigos/cidade-interseccional-odireito-a-cidade-nas-perspectivas-de-genero-e-raca/22936#>. Acesso em: 12 ago. 2023.

COSTA, K. Rios, pontes e desigualdades na Zona Sul do Recife. *Marco Zero*, Recife, 2 fev. 2022. Disponível em: <https://marcozero.org/rios-pontes-e-desigualdades-na-zona-sul-do-recife/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

COSTA, P. Lei municipal do Recife combate assédio nos ônibus. *Folha de Pernambuco*, Recife, 23 out. 2018. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/NOTICIAS/2190-LEI-MUNICIPAL-RECIFE-COMBATE-ASSEDIO-NOS-ONIBUS/85211/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

CRENSHAW, K. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. *Revista de Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 10, n. 1, p. 171-188, 2002. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-026X2002000100011>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ref/a/mBTpP4SFXPnJZ397j8fSBQQ/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 12 ago. 2023.

DARDOT, P.; LAVAL, C. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo, 2016.

DA REDAÇÃO. Brasil será 9º país com pior taxa de desemprego em 2022, mostra ranking. *IstoÉ*, [S. l.], 28 abr. 2022. Disponível em: <https://istoedinheiro.com.br/brasil-sera-9-pais-com-pior-taxa-de-desemprego-em-2022-mostra-ranking/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

DAVIS, Â. *Mulheres, raça e classe*. São Paulo: Boitempo, 2016. DAVIS, M. *Planeta favela*. São Paulo: Boitempo, 2006.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS

SOCIOECONÔMICOS (DIEESE). Economia patina, com escolhas do governo, resquícios da pandemia e crise internacional, e trabalhadores pagam a conta. São Paulo: DIEESE, 2022.

Disponível em: <https://www.dieese.org.br/boletimespecial/2022/1deMaio.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2023.

DIARIO DE PERNAMBUCO. Vida urbana. *Diario de Pernambuco*, Recife, 2020.

Disponível em: [https://www.diariodepernambuco.com.br/vida-urbana/capa\\_vidaurbana.html](https://www.diariodepernambuco.com.br/vida-urbana/capa_vidaurbana.html). Acesso em: 20 ago. 2023.

DIAS, J. L. S. *et al.* Hora de retomar a luta pelo transporte público. *Outras Palavras*, São Paulo, 26 out. 2021. Disponível em: <https://outraspalavras.net/cidadesemtranse/hora-de-retomar-luta-pelo-transporte-publico/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

DRAIBE, S. *Rumos e metamorfoses: estado e industrialização do Brasil 1930/1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

ELORZA, A. L. A ConCienciaSocial. *Revista digital de Trabajo Social*, [S. l.], v. 2, n. 4. p. 1-11, 2019. Disponível em: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ConCienciaSocial/>. Acesso em: 12 ago. 2023.

ELVIR, M. A. M. *Mulher e mobilidade urbana, uma perspectiva de classe: retratos da mobilidade urbana de mulheres da comunidade do Coque-Recife*. Recife, 2017. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

EQUIPE INFOMONEY. Classes D e E continuarão a ser mais da metade da população até 2024, projeta consultoria. *InfoMoney*, [S. l.], 26 abr. 2022. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/minhas-financas/classes-d-e-e-continuarao-a-ser-mais-da-metade-da-populacao-ate-2024-projeta-consultoria/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

EVARISTO, C. A escrevivência e seus subtextos. In: DUARTE, C. L.; NUNES, I. R. (org.). *Escrevivência: a escrita de nós: reflexões sobre a obra de Conceição Evaristo*. 1. ed. Rio de Janeiro: Mina Comunicação e Arte, 2020. p. 26-47. Disponível em: <https://www.itausocial.org.br/wp-content/uploads/2021/04/Escrevivencia-A-Escrita-de-Nos-Conceicao-Evaristo.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2023.

FAIXA azul na Agamenom será prolongada. *Diário de Pernambuco*, Recife, 30 jun. 2021. Disponível em:

<http://www.impresso.diariodepernambuco.com.br/noticia/cadernos/vidaurbana/2021/06/faixa-azul-na-agamenon-sera-prolongada.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

FALÚ, A. En un mundo hecho para hombres blancos es preciso feminizar la arquitectura. *El País*, [S. l.], 23 set. 2022. Disponível em: <https://elpais.com/america-futura/2022-09-23/ana->

faluenunmundohecho parahombres blancos es preciso feminizar la arquitectura.html. Acesso em: 12 ago. 2023.

FEDERICI, S. *Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva*. São Paulo: Elefante, 2017.

FERNANDES, F. *A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica*. 5. ed. São Paulo: Globo, 2006.

FERRAZ, A. Incentivado por 'fake news' na pandemia, negacionismo tem raízes históricas na sociedade. *Folha de Pernambuco*, Recife, 19 jun. 2021. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/noticias/na-era-das-fake-news-negacionismo-incentiva-o-descuido-na-pandemia/186126/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

FIOCRUZ. Estudo investiga evolução temporal da letalidade pela COVID-19 no mundo. *Instituto Aggeu Magalhães – Fiocruz Pernambuco*, Recife, 22 jun. 2021. Disponível em: <https://www.cpqam.fiocruz.br/institucional/noticias/estudo-investiga-evolucao-temporal-da-letalidade-pela-covid-19-no-mundo>. Acesso em: 20 ago. 2023.

FONTES, V. A transformação dos meios de existência em capital – expropriações, mercado e propriedade. In: BOSCHETTI, I. (org.). *Expropriação e direitos no capitalismo*. São Paulo: Cortez Editora, 2018. p. 1-26. Disponível em: [http://grupodetrabalhoeorientacao.com.br/Virginia\\_Fontes/capitulos-livros/Expropriacao-e-direitos-no-capitalismo.pdf](http://grupodetrabalhoeorientacao.com.br/Virginia_Fontes/capitulos-livros/Expropriacao-e-direitos-no-capitalismo.pdf). Acesso em: 12 ago. 2023.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA (FBSP). *Visível e invisível: a vitimização de mulheres no Brasil*. 3. ed. São Paulo: FBSB, 2021.

FÓRUM DE MULHERES DE PERNAMBUCO (FMPE). Fórum de Mulheres de Pernambuco. *Instituto Papai*, [S. l.], 2023. Disponível em: [http://www.papai.org.br/antigo/conteudo/view?ID\\_CONTEUDO=591](http://www.papai.org.br/antigo/conteudo/view?ID_CONTEUDO=591). Acesso em: 20 ago. 2023.

FÓRUM NACIONAL DE REFORMA URBANA (FNRU). *Dossiê de Monitoramento das Políticas Urbanas Nacionais 2021*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico, 2021. Disponível em: [https://forumreformaurbana.org.br/wp-content/uploads/2021/12/Dossie2021\\_final.pdf](https://forumreformaurbana.org.br/wp-content/uploads/2021/12/Dossie2021_final.pdf). Acesso em: 20 ago. 2023.

FREITAS, A. Acesso à segurança pública tem cor e endereço. *Mobilidade Estadão*, São Paulo, 23 jul. 2021. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/patrocinaos/acesso-a-seguranca-publica-tem-cor-e-endereco/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

GALVÃO, A. P. A conta não fecha: 4 em cada dez mulheres já sofreram importunação sexual e viveram situações de controle e violência doméstica, mas poucos homens assumem essas práticas. *Agência Patrícia Galvão*, [S. l.], 12 set. 2022. Disponível em: <https://agenciapatriciagalvao.org.br/destaques/a-conta-nao-fecha-4-em-cada-dez-mulheres-ja-sofreram-importunacao-sexual-e-viveram-situacoes-de-controle-e-violencia-domestica-mas-poucos-homens-assumem-essas-praticas/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

GANDRA, A. Pesquisa revela que 19 milhões passaram fome no Brasil no fim de 2020. *Agência Brasil*, Rio de Janeiro, 6 abr. 2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-04/pesquisa-revela-que-19-milhoes-passaram-fome-no-brasil-no-fim-de-2020>. Acesso em: 20 ago. 2023.

GARCIA, C. Urbanismo daltônico: por que direito à cidade precisa ser pensado sob uma perspectiva racial. *Portal Aprendiz*, São Paulo, 31 jul. 2019. Disponível em: <https://portal.aprendiz.uol.com.br/2019/07/31/por-que-o-direito-cidade-precisa-ser-pensado-sob-uma-perspectiva-racial/>. Acesso em: 12 ago. 2023.

GRANEMANN, S. O processo de produção e reprodução social: trabalho e sociabilidade. In: CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL (CFESS); ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENSINO E PESQUISA EM SERVIÇO SOCIAL (ABEPSS). *Serviço Social: direitos e competências profissionais*. Brasília: CFESS/ABEPSS, 2009. p. 223-238.

GONZALEZ, L. A mulher negra na sociedade brasileira. In: LUZ, M. T. (org.). *O lugar da mulher: estudos sobre a condição feminina na sociedade atual*. Rio de Janeiro: Graal, 1982. p. 87-106.

GONZALEZ, L. Racismo e sexismo na cultura brasileira. *Revista Ciências Sociais Hoje*, [S. l.], p. 223-244, 1984. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4584956/mod\\_resource/content/1/06%20-%20GONZALES%2C%20L%C3%A9lia%20-%20Racismo\\_e\\_Sexismo\\_na\\_Cultura\\_Brasileira%20%281%29.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4584956/mod_resource/content/1/06%20-%20GONZALES%2C%20L%C3%A9lia%20-%20Racismo_e_Sexismo_na_Cultura_Brasileira%20%281%29.pdf). Acesso em: 12 ago. 2023.

GONZALEZ, L. *Por um feminismo afro-latino-americano: ensaios, intervenções e diálogos*. Rio de Janeiro: Zahar, 2020.

GOUVEIA, T. Mulheres e direito à cidade: o sentido da liberdade. *Fundação Bento Rubião*, Rio de Janeiro, dez. 2011.

G1 PE. Grande Recife tem redução de 47% na frota de ônibus nas ruas por causa do coronavírus. *G1 PE*, Olinda, 3 abr. 2020a. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2020/04/03/grande-recife-tem-reducao-de-47percent-na-frota-de-onibus-nas-ruas-por-causa-do-coronavirus.ghtml>. Acesso em: 20 ago. 2023.

G1 PE. Ônibus lotados e filas extensas são registrados no Grande Recife em meio à reabertura. *G1 PE*, Olinda, 9 jun. 2020b. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2020/06/09/onibus-lotados-e-filas-extensas-sao-registrados-no-grande-recife-em-meio-a-reabertura.ghtml>. Acesso em: 20 ago. 2023.

G1 PE. Pernambuco totaliza 546.537 casos da Covid-19 e 17.551 mortes após confirmar mais 847 infectados e 25 óbitos. *G1 PE*, Olinda, 21 jun. 2021a. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2021/06/27/pernambuco-totaliza-546537-casos-da-Covid-19-e-17551-mortes-apos-confirmar-mais-847-infectados-e-25-obitos.ghtml>. Acesso em: 20 ago. 2023.

G1 PE. Valor da passagem do Metrô do Recife tem 6,3% de aumento e vai para R\$ 4,25. *G1 PE*, Olinda, 11 mar. 2021b. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2021/03/11/valor-da-passagem-do-metro-do-recife-tem-63percent-de-aumento-e-vai-para-r-425.ghtml>. Acesso em: 20 ago. 2023.

G1 PE. Mais de 71 mil pessoas ficam desalojadas ou desabrigadas após tragédia das chuvas em PE. *G1 PE*, Olinda, 5 jun. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2022/06/05/mais-de-71-mil-pessoas-ficam-desalojadas-ou-desabrigadas-apos-tragedia-das-chuvas-em-pe.ghtml>. Acesso em: 20 ago. 2023.

G1 PE; TV GLOBO. Metrô do Recife fica sem funcionar e passageiros enfrentam transtornos com estações fechadas. *G1 PE*, Olinda, 29 jun. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2022/06/29/metro-do-recife-fica-sem-funcionar-e-passageiros-enfrentam-transtornos-para-chegar-aos-compromissos.ghtml>. Acesso em: 20 ago. 2023.

G1 SP. Um mês após morte da cicloativista Marina Harkot, Prefeitura de SP reforma ciclovia de avenida onde ela foi atropelada. *G1*, São Paulo, 8 dez. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/12/08/um-mes-apos-morte-da-cicloativista-marina-harkot-prefeitura-de-sp-reforma-ciclovia-de-avenida-onde-ela-foi-atropelada.ghtml>. Acesso em: 12 ago. 2023.

HARKOT, M. K. *A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, D. O direito à cidade. *Lutas Sociais*, São Paulo, n. 29, p. 73-89, 2012. DOI: <https://doi.org/10.23925/ls.v0i29.18497>. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/ls/article/view/18497>. Acesso em: 12 ago. 2023.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. In: MARICATO, E. *et al.* (org.). *Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 25-32.

HARVEY, D. A crise capitalista também é de urbanização. *Portal Carta Maior*, São Leopoldo, 21 nov. 2014a. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/noticias/537673-a-crise-capitalista-tambem-e-de-urbanizacao->. Acesso em: 12 ago. 2023.

HARVEY, D. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes. 2014b.

HARVEY, D. *O novo imperialismo*. 8. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014c.

HARVEY, D. Política anticapitalista em tempos de Covid-19. *In: DAVIS, M. et al. (org.). Coronavírus e a luta de classes*. Fortaleza: Terra sem Amos, 2020. p. 13-23.

HOOKS, B. *O feminismo é para todo mundo: políticas arrebatadoras*. 9. ed. Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos, 2019.

IANNI, O. *Colapso do populismo no Brasil*. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Desemprego. *IBGE*, Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em: 20 ago. 2023.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP). *O acesso de mulheres e crianças à cidade*. [S. l.]: ITDP, 2018.

IVO, A. B. L. A periferia em debate: questões teóricas e de pesquisa. *Cadernos Centro de Recursos Humanos*, Salvador, v. 23, n. 58, p. 5-15, 2010a.

IVO, A. B. L. Questão social e questão urbana: laços imperfeitos. *Cadernos Centro de Recursos Humanos*, Salvador, v. 23, n. 58, p. 17-33, 2010b.

JESUS, L. E. S. de. Periferia, um termo crítico: distanciamentos espaciais, sociais e simbólicos nas cidades. *Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais*, Recife, v. 10, p. 58-78, 2021.

JORNAL DO COMMERCIO. Caderno cidades. *Jornal do Commercio*, Recife, 2021. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

KERN, L. *Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens*. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021.

LEFEBVRE, H. *A reprodução das relações de produção*. Porto: Publicações Escorpião, 1973.

LEFEBVRE, H. *A cidade do capital*. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2001. LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2010.

LEITÃO, K. O.; FERREIRA, J. S. W. O direito à cidade: para além de uma visão instrumental e pela dimensão espaço-temporal da disputa pela mobilidade. *In: ALMEIDA, E. (org.). Mobilidade urbana no Brasil*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. p. 33-40.

LESSA, S. Lukács, ontologia e método: em busca de um(a) pesquisador(a) interessado(a). *Revista Praia Vermelha*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 141-173, 1999.

LIMA, I. 'Ainda estou com medo': mulheres relatam casos de assédio em corridas de apps. *Terra*, [S. l.], 18 maio 2022. Disponível em: <https://www.terra.com.br/nos/ainda-estou-com->

medo-mulheres-relatam-casos-de-assedio-em-corridas-de-apps,451a326d990dca885abb7a6859c21e105fax0toz.html. Acesso em: 20 ago. 2023.

LOPES, M. G. S. *Mulheres negras, trabalhadoras, viventes*: recontando histórias de trabalho no Brasil sob a perspectiva do gênero e da raça. 2021. Dissertação (Mestrado em Direito) – Programa de Pós-Graduação em Direito, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2021.

LUCCHESI, M. C.; ROSSETTO, R. A política urbana no governo militar (1964 -1985). In: BONDOKI, N. (org.) *A luta pela reforma urbana no Brasil: do seminário de habitação e reforma urbana ao plano diretor de São Paulo*. São Paulo: Instituto Casa da Cidade, 2018. p. 35-80.

LUGONES, M. Colonialidade e gênero. *Tabula Rasa*, Bogotá, n. 9, p.73-102, 2008. Disponível em: <http://www.scielo.org.co/pdf/tara/n9/n9a06.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2023.

LUGONES, M. Rumo a um feminismo descolonial. *Revista de Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 22, n. 3, p. 935- 952, 2014.

LYRA, R. P. O profascismo brasileiro. *A Terra é Redonda*, [S. l.], 30 mar. 3030. Disponível em: <https://aterraeredonda.com.br/o-protoscismo-brasileiro/30/03/2020>. Acesso em: 12 ago. 2023.

MARICATO, E. Pós-facio. In: DAVIS, M. (org.). *Planeta favela*. São Paulo: Boitempo, 2006. p. 209-224.

MARICATO, E. *O impasse da Política Urbana no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2011.

MARICATO, E. *Para entender a crise urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARQUES, J. MPF denuncia Jacob Barata Filho por corrupção, lavagem e evasão de divisas no transporte público do RJ. *Diário do Transporte*, [S. l.], 16 jul. 2020. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/07/16/mpf-denuncia-jacob-barata-filho-por-corrupcao-lavagem-e-evasao-de-divisas-no-transporte-publico-do-rj/>. Acesso em: 31 ago. 2023.

MARX, K. *O capital*. Livro 1. São Paulo: Boitempo, 2013.

MÉSZÁROS, I. Marxismo, sistema do capital e socialismo hoje: entrevista com István Mészáros. *Lutas Sociais*, v. 6, p. 21–41, 2004. DOI: <https://doi.org/10.23925/ls.v0i6.18875>. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/ls/article/view/18875>. Acesso em: 12 ago. 2023.

MÉSZÁROS, I. *Para além do capital: rumo a uma teoria da transição*. Tradução de Paulo Cezar Castanheira e Sérgio Lessa. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2011.

MIESENBERGER, C. Segurança pública, mobilidade urbana e gênero no Brasil. In: DE PAULA, M.; BARTELT, D. D. (org.). *Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016. p. 99-104.

MINAYO, M. C. S. Análise qualitativa: teoria, passos e fidedignidade. *Ciência e Saúde Coletiva*, [S. l.], v. 17, n. 3, p. 621-626, 2012a. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1413-81232012000300007>. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/csc/a/39YW8sMQhNzG5NmpGBtNMff/?lang=pt>. Acesso em: 12 ago. 2023.

MINAYO, M. C. S. (org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. 31. ed. Petrópolis: Vozes, 2012b.

MIRANDA, A. M. Em protesto, moradores de áreas atingidas pelas chuvas no bairro Jiquiá, no Recife, cobram pagamento de auxílio. *Jornal do Commercio*, Recife, 15 jun. 2022. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/pernambuco/2022/06/15029153-em-protesto-moradores-de-areas-atingidas-pelas-chuvas-no-bairro-jiquia-no-recife-cobram-pagamento-de-auxilio.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

MORAES, K. A importunação sexual como fator limitante para a mobilidade das mulheres no Grande Recife. *Jornal do Commercio*, Recife, 31 dez. 2020. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/pernambuco/2020/12/12013575-a-importunacao-sexual-como-fator-limitante-para-a-mobilidade-das-mulheres-no-grande-recife.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

MORAES, K. Balsas, bondes, ônibus e outros: passeie pela história dos diferentes meios de transporte do Recife. *Jornal do Commercio*, Recife, 25 jul. 2021. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/pernambuco/2021/07/13017379-balsas-bondes-onibus-e-outros-passeie-pela-historia-dos-diferentes-meios-de-transporte-do-recife.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

MOURA JUNIOR, G. V. de; AFFONSO, N. S.; PINTO, V. P. Desmonte das políticas públicas de mobilidade urbana. In: SANTOS JUNIOR, O. A. dos; MOROSO, K. (org.). *Dossiê de Monitoramento das Políticas Urbanas Nacionais 2021*. Rio de Janeiro: Fórum Nacional de Reforma Urbana, 2021. p. 103-117. Disponível em: [https://forumreformaurbana.org.br/wp-content/uploads/2021/12/Dossie2021\\_final.pdf](https://forumreformaurbana.org.br/wp-content/uploads/2021/12/Dossie2021_final.pdf). Acesso em: 12 ago. 2023.

MOVIMENTO PASSE LIVRE (MPL). 3 mil desempregados. *MPL*, [S. l.], 8 maio 2020. Disponível em: [https://www.instagram.com/p/B\\_759gUAjzQ/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link&igshid=MzRIODBiNWFIZA](https://www.instagram.com/p/B_759gUAjzQ/?utm_source=ig_web_copy_link&igshid=MzRIODBiNWFIZA). Acesso em: 20 ago. 2023.

OFFICINA AFFRO. Identidade. *Vagalume*, [S. l.], 2023. Disponível em: <https://www.vagalume.com.br/officina-affro/identidade.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

OLIVEIRA, F. *Crítica à razão dualista: o ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003.

ONU MULHERES BRASIL. Conferências Mundiais da Mulher. *ONU Mulheres Brasil*, [S. l.], 2023. Disponível em: <http://www.onumulheres.org.br/planeta5050-2030/conferencias/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

ORTIZ ESCALANTE, S. Urbanismo desde la perspectiva de género: buenas prácticas con perspectiva de derechos humanos. *Dfensor*, [S. l.], n. 1, p. 4-9, 2017. Disponível em: <https://biblioteca.corteidh.or.cr/tablas/r36100.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2023.

PASTI, A.; SANTOS JUNIOR, O. A. dos. A Inflexão conservadora e seus impactos na gestão democrática das cidades. *In: SANTOS JÚNIOR, O. A. dos; LEITE, S. de P. R.; MULLER, C. (org.). Dossiê de monitoramento das políticas urbanas nacionais*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2020. p. 43-52.

PEREIRA, J. Mobilidade: território, gênero e raça – corpo político no combate ao racismo. *In: SANTINI, D.; ALBERGARIA, R.; SANTARÉM, D. (org.). Mobilidade antirracista*. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 175-195.

PEREIRA, R. H. M. *Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual*. Brasília: Ipea, 2021. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/acessoportunidades/publication/2021\\_td2673\\_tendencias\\_mob\\_br1/#:~:text=O%20estudo%20aponta%20ainda%20como,n%C3%ADvel%20socioecon%C3%B4mico%2C%20g%C3%AAnero%20e%20cor](https://www.ipea.gov.br/acessoportunidades/publication/2021_td2673_tendencias_mob_br1/#:~:text=O%20estudo%20aponta%20ainda%20como,n%C3%ADvel%20socioecon%C3%B4mico%2C%20g%C3%AAnero%20e%20cor). Acesso em: 20 ago. 2023.

PERUGINI, A. O transporte é público. O corpo da mulher, não! *Ana Perugini*, [S. l.], 4 set. 2017. Disponível em: <https://www.brasil247.com/blog/o-transporte-e-publico-o-corpo-da-mulher-nao>. Acesso em: 20 ago. 2023.

QUIJANO, A. Colonialidade do poder e classificação social. *In: SANTOS, B. de S.; MENESES, M. P. (org.). Epistemologias do sul*. Coimbra: Edições Almedina S. A., 2009. p. 73-117.

REDAÇÃO. Trabalhadores Sem Direito: surge novo movimento social. *Outras Palavras*, São Paulo, 5 maio 2022. Disponível em: <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/trabalhadores-sem-direito-surge-um-novo-movimento-social/#:~:text=Hoje%2C%2004%20de%20maio%20de,e%20n%C3%A3o%20aceitamos%20ser%20escravizados>. Acesso em: 20 ago. 2023.

REDE DE MULHERES NEGRAS DE PERNAMBUCO (RMNPE). Informações. *Prosa*, [S. l.], 2023. Disponível em: <https://prosas.com.br/empreendedores/9777-rede-de-mulheres-negras-de-pernambuco>. Acesso em: 20 ago. 2023.

ROCHA, M. E. M. O Estelita é mais do que o Estelita. *El País*, [S. l.], 29 nov. 2015. Disponível em: [https://brasil.elpais.com/brasil/2015/11/30/opinion/1448840154\\_656256.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2015/11/30/opinion/1448840154_656256.html). Acesso em: 20 ago. 2023.

RODRIGUES, A. M. R. Conceito e definição de cidades. *In: RIBEIRO, L. C. de Q.; SANTOS JÚNIOR, O. A. dos (org.). As metrópoles e a questão social brasileira*. Rio de Janeiro: Revan, 2007, p. 77-100.

RODRIGUES, J. M. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil. *In: PAULA, M. de; BARTELT, D. D. (org.). Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016. p. 12- 23.

SAFFIOTI, H. I. B. *O poder do macho*. São Paulo: Moderna, 1987.

SAFFIOTI, H. I. B. *Conceituando o gênero*. São Paulo: Secretaria Municipal de Educação, 2004a.

SAFFIOTI, H. I. B. *Gênero, patriarcado, violência*. São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2004b.

SAFFIOTI, H. I. B. *A mulher na sociedade de classes*. 3. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2013.

SANTOS, J. S. *Questão social: particularidades no Brasil*. São Paulo: Cortez, 2012.

SANTOS, M. *Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teórico-metodológico da geografia*. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2005.

SANTOS, R. E. dos. Sobre espacialidades das relações raciais: raça, racialidade e racismo no espaço urbano. In: SANTOS, R. E. dos. (org.). *Questões urbanas e racismo*. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pesquisadores Negros, 2012. p. 36-67.

SANTOS, W. G. dos. *Cidadania e justiça: a política social na ordem brasileira*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.

SANTOS JUNIOR, O. A. dos; DINIZ, T. M. R. de G.; SAULE JUNIOR, N. (org.). *Dossiê do desmonte da política urbana federal nos governos Temer e Bolsonaro e seus impactos sobre as cidades: violações de direitos humanos e os riscos de construção de cidades intolerantes, excludentes, injustas e antidemocráticas*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2020.

SANTOS JÚNIOR, O. A. dos; LEITE, S. de P. R.; MULLER, C. *Dossiê de monitoramento das políticas urbanas nacionais*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2020.

SCIFONI, S. Urbanização brasileira e mobilidade urbana. In: ALMEIDA, E. (org.). *Mobilidade urbana no Brasil*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. p. 23-32.

SCOTT, J. *Gênero: uma categoria útil para análise histórica*. Recife: SOS Corpo, 1991.

SEMPREVIVA ORGANIZAÇÃO FEMINISTA (SOF). *Sem parar: o trabalho e a vida das mulheres na pandemia*. [S. l.]: SOF, 2020. Disponível em: [https://mulheresnapandemia.sof.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Relatorio\\_Pesquisa\\_SemParar.pdf](https://mulheresnapandemia.sof.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Relatorio_Pesquisa_SemParar.pdf). Acesso em: 20 ago. 2023.

SILVA, M. M. A. da. *Mulheres e direito à cidade: dilemas para igualdade de gênero no âmbito da política pública de habitação*. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Especialização em Democracia Participativa, República e Movimentos Sociais) – Departamento de Ciência Política, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

SILVA, M. M. A. da. Moradia, mulheres e trabalho social: desigualdades e resistências no acesso ao direito à cidade. In: PAZ, R. D. O. da; DINIZ, T. M. R. de G. (org.). *Serviço social e trabalho social em habitação: requisições conservadoras, resistências e proposições*. Rio de Janeiro: Mórula, 2020. p. 105-123.

SILVA, M. M. A. da. Feminismo negro: contribuições ao debate interseccional nas dimensões de gênero, raça e classe. In: SEMINÁRIO FAZENDO GÊNERO, 12., 2021, Florianópolis.

Anais [...]. Florianópolis: [s. n.], 2021. p. 1-12. Disponível em: [https://www.fg2021.eventos.dype.com.br/resources/anais/8/fg2020/1614188380\\_ARQUIVO\\_3a562735bb87f9e2371f0d7f7953ecfc.pdf](https://www.fg2021.eventos.dype.com.br/resources/anais/8/fg2020/1614188380_ARQUIVO_3a562735bb87f9e2371f0d7f7953ecfc.pdf). Acesso em: 12 ago. 2023.

SILVA, B. F. H. da; OLIVEIRA, T. C. *Corpos femininos em trânsito: a importunação sexual contra mulheres em transportes e vias públicas no Brasil*. Salvador: Universidade Católica de Salvador, 2019. Disponível em: <http://ri.ucsal.br:8080/jspui/handle/prefix/1443>. Acesso em: 12 ago. 2023.

SOARES, R. Fiocruz aponta que terminais de ônibus têm maior risco de contaminação pelo novo coronavírus. *Jornal do Commercio*, Recife, 29 jun. 2021a. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/06/12615606-fiocruz-aponta-que-terminais-de-onibus-tem-maior-risco-de-contaminacao-pelo-novo-coronavirus.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOARES, R. Recife, mesmo com a pandemia, é a capital mais congestionada do Brasil. De novo. *Jornal do Commercio*, Recife, 13 mar. 2021b. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2022/03/14959182-recife-mesmo-com-a-pandemia-e-a-capital-mais-congestionada-do-brasil-de-novo.html#:~:text=Mundialmente%2C%20o%20Recife%20foi%20a,dos%2015%20piores%20do%20mundo>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOARES, R. Conhecido pelos vários problemas, Metrô do Recife está há quase quatro meses sem quebras. Mudou alguma coisa? *Jornal do Commercio*, Recife, 13 mar. 2021c. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/08/13032478-conhecido-pelos-varios-problemas-metro-do-recife-esta-ha-quase-quatro-meses-sem-quebras-mudou-alguma-coisa.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOARES, R. Aglomerações do Metrô do Recife na pandemia vão parar na Justiça. *Jornal do Commercio*, Recife, 23 jun. 2021d. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/06/12613615-mpf-entra-na-justica-contra-aglomeracoes-no-metro-do-recife.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOARES, R. São Luís, no Maranhão, terá ônibus com tarifa zero. *Jornal do Commercio*, Recife, 20 jul. 2021e. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/07/13017954-sao-luis-no-maranhao-tera-onibus-com-tarifa-zero.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOARES, R. Profissionais do transporte público ficam de fora da vacinação da Covid-19 no Grande Recife. *Jornal do Commercio*, Recife, 22 jun. 2021f. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/06/12613296-profissionais-do-transporte-publico-ficam-de-fora-da-vacinacao-da-Covid-19-no-grande-recife.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOARES, R. Cadê as Faixas Azuis para os ônibus no Recife? *Jornal do Commercio*, Recife, 26 jul. 2021g. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/06/12614367-cade-as-faixas-azuis-para-os-onibus-no-recife.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOARES, R. Conheça as Faixas Azuis Metropolitanas, uma solução para os ônibus do Grande Recife. *Jornal do Commercio*, Recife, 5 jul. 2021h. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/07/12617725-conheca-as-faixas-azuis-metropolitanas-uma-solucao-para-os-onibus-do-grande-recife.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOARES, R. Estações de BRT: vandalizadas, quentes e sem banheiro. Agora, alvo do Ministério Público do Trabalho. *Jornal do Commercio*, Recife, 2 ago. 2021i. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/08/13023036-estacoes-de-brt-vandalizadas-quentes-e-sem-banheiro-agora-alvo-do-ministerio-publico-do-trabalho.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOARES, R. Transporte público: antigos problemas e velhos desafios. Essa é a missão do novo secretário de Desenvolvimento Urbano em Pernambuco. *Jornal do Commercio*, Recife, 8 ago. 2021j. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/08/13025088-transporte-publico-antigos-problemas-e-velhos-desafios-essa-e-a-missao-do-novo-secretario-de-desenvolvimento-urbano-em-pernambuco.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOARES, R. Um Dia Mundial Sem Carro diferente: devido à pandemia, paixão pelo automóvel aumentou no Brasil. *Jornal do Commercio*, Recife, 22 set. 2021k. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/09/13604369-um-dia-mundial-sem-carro-diferente-devido-a-pandemia-paixao-pelo-automovel-aumentou-no-brasil.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOS CORPO. Tempos modernos? Trabalho das mulheres em pandemia. SOS Corpo, São Paulo, 30 abr. 2020. Disponível em: <https://outraspalavras.net/feminismos/tempos-modernos-trabalho-feminino-em-pandemia/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOUZA, D. A. *Carta Mundial do Direito à Cidade*. [S. l.]: [s. n.], 2005.

TV GLOBO. Primeiro dia útil da quarentena tem filas extensas em terminais de ônibus e engarrafamento. *TV Globo*, Olinda, 18 maio 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2020/05/18/primeiro-dia-util-da-quarentena-tem-filas-extensas-nos-terminais-de-onibus-e-transito-devido-a-blitz.ghtml>. Acesso em: 20 ago. 2023.

VAINER, C. Quando a cidade vai às ruas. In: MARICATO, E. *et al.* (org.). *Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 33-38.

VERAS, P. Moradores do Recife afetados pelas chuvas fecham trânsito para cobrar ajuda financeira ao poder público. *GI PE*, Olinda, 28 jun. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2022/06/28/moradores-do-recife-afetados-pelas-chuvas-fecham-transito-para-cobrar-ajuda-financeira-ao-poder-publico.ghtml>. Acesso em: 20 ago. 2023.

VIEIRA, E. A. *Estado e miséria social no Brasil: de Getúlio a Geisel: 1951 a 1978*. São Paulo: Cortez, 1995.

VIEIRA JUNIOR, E. Ler, escrever, voltar para casa. *In: DEUS, Z. A. de et al. (org.). Uma outra história: textos contemporâneos*. Porto Alegre: TAG - Experiências Literárias, 2021.

VILLAÇA, F. São Paulo: segregação urbana e desigualdades. *Estudos Avançados*, [S. l.], v. 25, n. 71, p. 37-58, 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ea/v25n71/04.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2023.

VILLAGRÁN, P. S. Patriarcado y orden urbano: nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, [S. l.], v. 19, n. 42, p. 199-214, 2014. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/265785861\\_Patriarcado\\_y\\_Orden\\_Urbano\\_Nuevas\\_y\\_viejas\\_formas\\_de\\_dominacion\\_de\\_genero\\_en\\_la\\_ciudad](https://www.researchgate.net/publication/265785861_Patriarcado_y_Orden_Urbano_Nuevas_y_viejas_formas_de_dominacion_de_genero_en_la_ciudad). Acesso em: 12 ago. 2023.

VINUTO, J. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. *Temáticas*, Campinas, v. 22, n. 44, p. 203–220, 2014. DOI: <https://doi.org/10.20396/tematicas.v22i44.10977>. Disponível em: <https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/tematicas/article/view/10977>. Acesso em: 12 ago. 2023.

WALDRON, I. Comitês populares lançam Dossiê Sobre Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos. *RioOnWatch*, Rio de Janeiro, 7 dez. 2014. Disponível em: <https://rioonwatch.org.br/?p=13058>. Acesso em: 20 ago. 2023.

## ANEXO A – PROTOCOLO DE OBSERVAÇÃO

### OBJETIVOS

Realizar a observação da dinâmica de 2 terminais integrados na cidade do Recife, como fins de analisar as condições de vida das mulheres na relação com a mobilidade urbana e o direito à cidade na circulação destes terminais para o uso do transporte coletivo, como também verificar a dinâmica e disponibilização do serviço público de transporte para as usuárias deste modal, a sua mobilidade urbana com foco no transporte coletivo.

### FUNDAMENTAÇÃO

A questão social urbana foi demarcada por um conjunto de determinações, firmadas pelo sistema do capital, que configuram esse urbano-territorial estruturando-o a partir das desigualdades no âmbito da divisão sexual e racial do trabalho, mas também de uma desigualdade socioespacial, que se materializa nas diferenças e diversidades na vivência dos territórios (cidade-bairro-comunidade) pelas mulheres, negras, classe que vive do trabalho, população LGBTI, jovens, idosos, pessoas com deficiência, dentre outros.

Dentre essas expressões das desigualdades no urbano, e na vivência cotidiana no acesso e uso do transporte coletivo e na mobilidade urbana nas cidades, interessa-nos investigar como e quais as razões que explicam essa experiência marcada por invisibilidades, omissões, naturalizações e violências sexistas que são instauradoras de medo, insegurança, e desvalorização do trabalho das mulheres na esfera reprodutiva, tornando o tempo socialmente gastos no trajeto e circulação no território como invisível pela condição do trabalho realizado ser “tipicamente” feminino.

A atividade de observação nos 02 terminais integrados na cidade do Recife, visa agregar informações sobre como ocorre, no sistema de mobilidade urbana, via terminais integrados a circulação das mulheres, neste ir e vir, que é marcado por um múltiplo deslocamento, diante das demandas cotidianas com a vida produtiva e na reprodução social que permeia o cotidiano e vida das mulheres.

Neste sentido, a técnica da observação visa contribuir com o processo de investigação, tendo como centro a mobilidade no cotidiano das mulheres, significa articular a relação tempo-espço de deslocamento na cidade – bairro, e em que condições isso ocorre mediante a oferta de serviços no âmbito do transporte coletivo.

## **ORIENTAÇÃO DA OBSERVAÇÃO**

A pesquisa de campo terá como caminho a observação participante nos 02 terminais integrados do transporte e que ligam diferentes pontos (bairros) ao centro-capital e que promovem o deslocamento das mulheres de vários bairros ao centro da cidade do Recife. E com a dinâmica de cada terminal integrado, observando as condições físicas e estruturais; as linhas de ônibus disponíveis, o tempo de espera, os horários para circulação dos ônibus e a dinâmica e comportamento dos/as usuários/as para o acesso nas plataformas e ônibus disponíveis; realizar dois tempos de observação, manhã e final da tarde/noite, para identificar a dinâmica de acesso aos ônibus de cada plataforma; definir por duas linhas de observação para acompanhar sua dinâmica, um com destino ao centro da cidade e outro para um bairro e entornos; observar o comportamento das usuárias no acesso ao transporte coletivo e a relação com os homens no ingresso no interior dos ônibus. Questões estas que se somam ao conjunto das observações empíricas definidas na pesquisa de campo e em nosso plano de investigação.

## **TEMPORALIDADE**

2 Semanas em janeiro de 2022, em 2 terminais integrados de passageiros – CDU e Macaxeira, nos horários de maior circulação. Manhãs (6h30 – 8h30) e tardes (17h – 19h) com 2 horas de observação, com foco na circulação das mulheres, conforme as orientações para observações. Como informação complementar, obter as informações via plataforma MOVIT – aplicativo de mobilidade urbana que disponibiliza as informações sobre os horários dos ônibus, e também do Grande Recife sobre as ofertas de serviços de cada terminal integrado, e também sobre as disponibilidades e temporalidades das linhas de ônibus dos 02 terminais a serem observados.

## ANEXO B – ROTEIRO DE ENTREVISTA

Objetivo - Levantar junto as mulheres populares e negras, sujeitas da pesquisa, o impacto do transporte coletivo e do atual modelo de mobilidade urbana, sobre as necessidades cotidianas de circulação na cidade para atender sua produção e reprodução social.

### 1. Perfil das entrevistadas:

Nome:

Endereço:

Idade:

Renda familiar:

Identidade de gênero:

Identidade Racial:

Escolaridade:

Quantas pessoas moram com você:

2. Qual a sua forma de deslocamento, mobilidade na comunidade, bairro. Que modalidades –apé, bicicleta, transporte alternativo, moto, ônibus, etc. – utiliza?

3. E para outros bairros ou para o centro do Recife, você usa que meio de transporte (ônibus, bicicleta, moto, a pé)?

3.1 Quanto tempo gasto?

4. Para realizar as atividades da sua casa e da família, você precisa se deslocar da sua casa para outros lugares?

4.1 Se sim. Quantos dias por semana? Quanto tempo mais ou menos isso leva?

5. Você trabalha fora? Em caso positivo, quanto tempo você leva da sua casa até o trabalho?

6. Para poder trabalhar ou para resolver coisas da casa e da família você conta com creche, escola, alguém da família ou vizinhos para te apoiar?

7. Você já vivenciou algum tipo de violência neste deslocamento?
8. Como você avalia as condições do transporte coletivo no seu deslocamento? Há diferenças deste transporte entre os bairros?
9. E como avalia a situação no contexto da pandemia?
10. Que sugestões você apresenta para o transporte coletivo atender as demandas e das mulheres?
11. E que sugestões para enfrentar as situações de violência contra as mulheres neste deslocamento?

## ANEXO C – REGISTROS DE IMPORTUNAÇÃO SEXUAL EM PERNAMBUCO –SDS- PE, 2022

21/02/2023 10:16

Registros de importunação sexual em Pernambuco

### Registros de importunação sexual em Pernambuco

Quantidade de ocorrências registradas por mês

2021 2022 (Jan - Out)

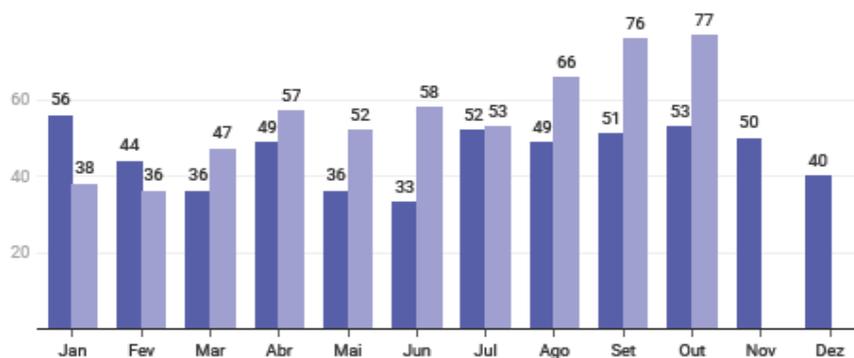
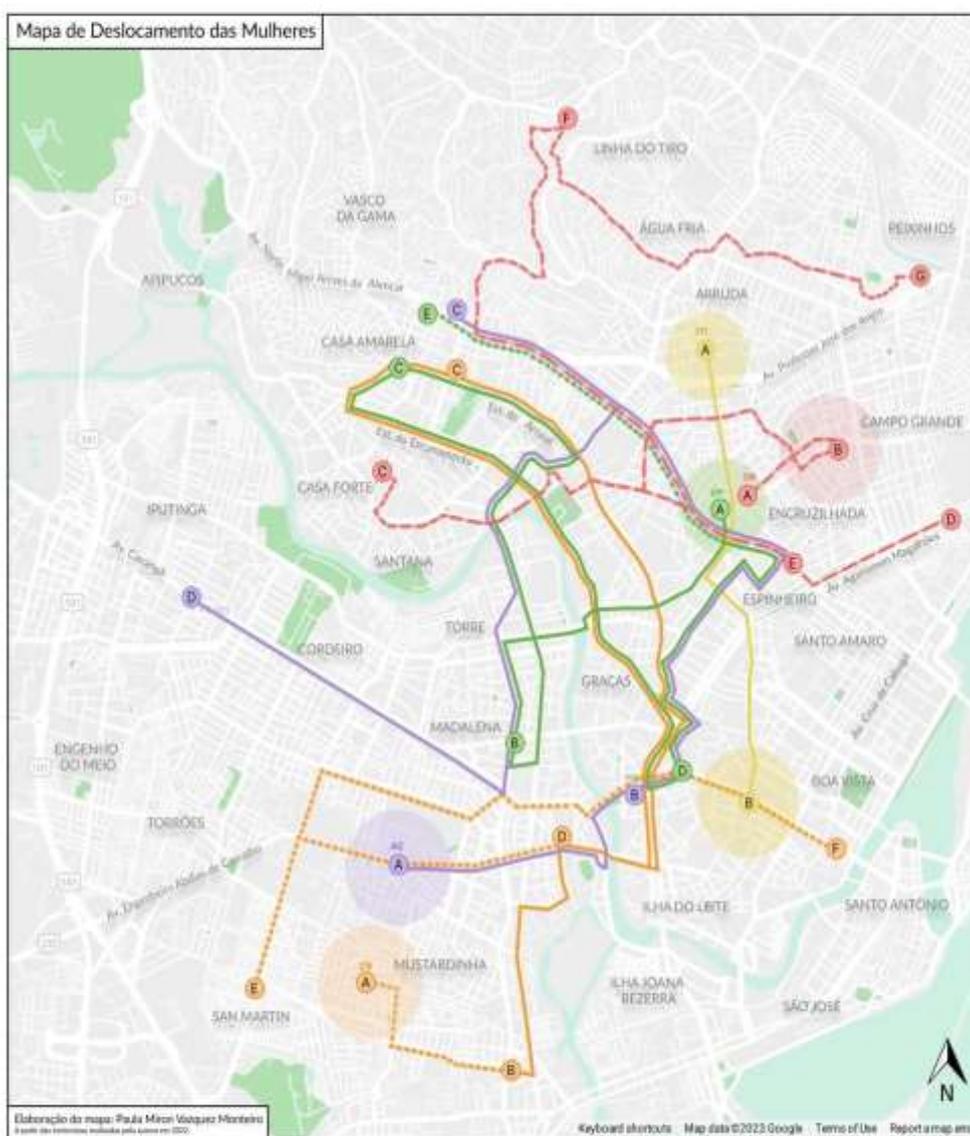


Gráfico: @max\_mizard • Fonte: SDS-PE • Obter dados • Criado com Datawrapper

## ANEXO D – MAPA DO DESLOCAMENTO DAS MULHERES NEGRAS

**LEGENDA:**

Para uma melhor compreensão dos deslocamentos diários das mulheres, foram selecionados cinco percursos das mulheres negras entrevistadas para representar os quinze percursos que revelam o trajeto poligonal no cotidiano das mulheres.

**MODAL:**

— ÔNIBUS  
 - - - BICICLETA  
 ..... A PÉ

● Entrevistada DB ● Entrevistada FR  
 ● Entrevistada VP ● Entrevistada CR  
 ● Entrevistada AC