

Revista
Latino-americana de

Geografia e Gênero

Volume 14, número 2 (2023)
ISSN: 2177-2886

Artigo

Um Estudo sobre a Mobilidade de Mulheres Negras em João Pessoa-PB

*Un Estudio sobre la Movilidad de las Mujeres Negras
en João Pessoa-PB*

*A Study on the Mobility of Black Women in João
Pessoa-PB*

Amanda Karoline de Sousa Costa

Centro Universitário de João Pessoa - Brasil
mandacst7@gmail.com

Marcela Dimenstein

Centro Universitário de João Pessoa - Brasil
mmarcelad@gmail.com

Como citar este artigo:

COSTA, Amanda Karoline de Sousa; DIMENSTEIN, Marcela. Um Estudo sobre a Mobilidade de Mulheres Negras em João Pessoa-PB. **Revista Latino Americana de Geografia e Gênero**, v. 14, n. 2, p. 160-182, 2023. ISSN 2177-2886.

Disponível em:

<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rlagg>

Um Estudo sobre a Mobilidade de Mulheres Negras em João Pessoa-PB

Un Estudio sobre la Movilidad de las Mujeres Negras en João Pessoa-PB

A Study on the Mobility of Black Women in João Pessoa-PB

Resumo

Este artigo objetiva analisar os deslocamentos de mulheres negras em algumas áreas da cidade de João Pessoa, oferecendo visibilidade às pautas e discussões étnico-raciais, por meio de uma perspectiva interseccional sobre as necessidades e demandas das mulheres negras, em termos de mobilidade urbana. A pesquisa contou com pesquisa bibliográfica e documental, além de entrevista semiestruturada, produção fotos e mapas. Dessa forma, foi possível realizar uma caracterização visual do espaço urbano e identificar os aspectos que permeiam suas vivências na cidade.

Palavras-Chave: Mulheres negras; Mobilidade; Experiência urbana; Direito à cidade.

Resumen

Este artículo tiene como objetivo analizar los movimientos de mujeres negras en algunas zonas de la ciudad de João Pessoa, ofreciendo visibilidad a las agendas y discusiones étnico-raciales a través de una perspectiva interseccional sobre las necesidades y demandas de las mujeres negras en términos de movilidad urbana. Se realizó la investigación bibliográfica y documental, además de entrevistas semiestructuradas, producción de fotografías y mapas. De esta manera, fue posible realizar una caracterización visual del espacio urbano, e identificar los aspectos que permean sus experiencias en la ciudad.

Palabras-Clave: Mujeres negras; Movilidad; Experiencia urbana; Derecho a la ciudad.

Abstract

This article aims to analyze the mobility of black women in some areas of the city of João Pessoa, offering visibility to ethnic-racial agendas and discussions through an intersectional perspective on the needs and demands of black women in terms of urban mobility. This is a bibliographical and document study, as well as semi-structured interviews, production of photos and maps. Therefore, it was possible to carry out a visual characterization of the urban space, and to identify the aspects that permeate their experiences in the city.

Keywords: Black women; Mobility; Urban experience; right to the city.

Amanda Karoline de Sousa Costa, Marcela Dimenstein



Introdução

O presente artigo tem como propósito contribuir para as discussões sobre a cidade contemporânea e um de seus principais desafios: a mobilidade urbana. Tomamos como campo de análise a cidade de João Pessoa, capital paraibana, e as experiências urbanas de mulheres negras, discutindo a relação da mobilidade com os aspectos étnicos/raciais, de gênero e de classe social. Intencionamos conhecer os aspectos que interferem diretamente nos deslocamentos dessas mulheres pela cidade.

Para tratar desse tema, faz-se necessário, primeiramente, pontuar que a produção das cidades, as dinâmicas territoriais, as diferentes configurações urbanas existentes se associam às desigualdades socioespaciais e de mobilidade, as quais estão relacionadas a marcadores sociais da diferença como gênero, raça e classe, dentre outros. De acordo com Silva (2018, p. 7) “se reconhece que a espacialidade é interseccional, sendo raça, classe, gênero e espaço processos constitutivos”. A problemática interseccional urbana impõe-se na atualidade no campo da Arquitetura e do Urbanismo, do Planejamento Urbanos e da Geografia Urbana tendo como ponto de partida as especificidades da relação espaço público-usuário.

Em segundo lugar, sendo uma dimensão crucial do direito à cidade, partimos da concepção de que mobilidade urbana não se trata apenas dos deslocamentos físicos, mas se refere

a uma prática social, definida pelos significados, impactos e representações dos deslocamentos e movimentos cotidianos de pessoas e coletivos pelo espaço urbano, sendo imprescindível para a sua participação social e efetivação da cidadania. Assim sendo, a mobilidade urbana ocorre no cotidiano, marcada, influenciada e por vezes determinada pela posição social dos sujeitos e suas possibilidades na vida social (Gonçalves; Malfitano, 2021, p. 3).

Nessa perspectiva, homens e mulheres, negros e brancos, jovens e idosos, ricos e pobres, enfim, cada indivíduo experimenta e se desloca no espaço urbano de forma particular e condicionada aos diferentes atravessamentos sociais, culturais, econômicos que o constituem.

Seja por se basearem em representações históricas, midiáticas e construções sociais, o espaço – ao assumir seu caráter sexuado – instaura territorialidades que são específicas a cada gênero, o que pode comprometer o alcance da experiência urbana por diferentes indivíduos. Apesar disso, sabemos que esses mesmos espaços não possuem um comportamento homogêneo, tampouco unânime, e que operam adequando-se aos corpos que os experimentam, particularizando-se além do gênero, e com isso alcançando critérios de raça, classe e sexualidade (Silva; Saboya, 2022, online).

Assim, as trajetórias cotidianas de mulheres negras, os modos de uso, ocupação e percepção das cidades precisam ser compreendidas a partir desse pressuposto visando problematizar as leituras que uniformizam as experiências dos sujeitos e reforçam os padrões de desigualdade no que diz respeito ao

direito à cidade. As perspectivas feministas, ao colocarem a perspectiva de gênero no centro da análise, trouxeram uma contribuição fundamental aos estudos urbanos ao pontuar que as diferenças que se dão entre mulheres e homens no acesso e uso dos espaços, aos equipamentos e infraestruturas, são fruto das assimetrias de gênero e de poder que existem em nossa sociedade. Ademais, demonstram que o planejamento urbano é tradicionalmente baseado no padrão masculino, branco e heteronormativo. O feminismo negro veio ampliar ainda mais essa contribuição ao destacar que a relação cidade-sujeito é racializada, apontando para a simultaneidade das relações de opressão de gênero, raça e classe que se expressam na cidade e nos padrões de mobilidade urbana (Alves, 2021).

As discussões em torno do direito à cidade ganharam força no Brasil nos anos 1970, período da ditadura militar, trazendo noções de justiça, direito e democracia. No meio acadêmico, Maricato (1979) e Kowarick (1980) debateram sobre a construção de um espaço urbano mais democrático. Para Garcia (2019), a noção de direito à cidade aparece como ferramenta de luta e de reivindicação de serviços públicos para determinados grupos marginalizados, unificando demandas de movimentos populares urbanos como o MNU (Movimento Negro Unificado), que lutava contra discriminação racial, marginalização política, econômica, social e cultural do povo negro, em busca de equidade racial, e o MNRU (Movimento Nacional pela Reforma Urbana).

Inspirados em Lefebvre (1991), tais movimentos e discussões intencionavam explicitar a relação entre a segregação urbana das nossas cidades e a segregação socioeconômica de moradores periféricos, que não tinham direito de existir na cidade, nem o direito a fazer parte das decisões sobre como acontece a urbanização e a forma de habitar a cidade (Helene, 2019). Harvey (2012, p. 74), ao discutir a temática reforça que

[...] direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta trans-formação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização.

Nos anos 2000, o Estatuto da Cidade descreve na Lei 10.257/2001 o direito à cidade e regulamenta as políticas urbanas em âmbito federal. A "Carta Mundial pelo Direito à Cidade", de 2005, também definiu esse direito como "usufruto da cidade dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social". As questões de desigualdade racial, acesso à terra e à moradia digna foram presumidas pelo Estatuto da Igualdade Racial (Lei n. 12.288/2010), no qual o poder público reconhece os abismos sociais e visa garantir os direitos da população negra, especialmente, da mulher negra.

O fato de a sociedade brasileira ter se organizado a partir de estruturas patriarcais, racistas e misóginas tem historicamente impactado no direito de apropriação da cidade, afetando mais diretamente certos grupos sociais, dentre eles, as mulheres negras. Esse modo de organização cria inúmeras desvantagens para elas, ou melhor, uma segregação socioespacial generificada e racializada.

A criação e manutenção dessas desigualdades tem relação com a forma como o espaço urbano é planejado e construído. A literatura do campo destaca com veemência alguns pontos fundamentais para o entendimento dessa questão. O principal é o fato de que o processo de urbanização está ancorado na constituição dos marcos da propriedade privada capitalista, ou seja, “as cidades são produzidas sob a lógica capitalista e isso molda o espaço urbano, inclusive em suas desigualdades de distribuição de recursos e infraestruturas” (Domingues, 2022, p. 508). Assim, como dizem Petrella e Prieto (2020, p. 573), “o processo é coetâneo: produção do espaço, segregação, crise social e expansão do capital”.

Nesse processo de urbanização capitalista, são criadas estratégias para torná-lo um espaço opaco, homogêneo, um campo cego às hierarquias, conflitos sociais e disputas existentes entre grupos com diferentes projetos políticos, interesses e pertencimentos. Com esse fim, a gestão dos corpos no espaço urbano, é imprescindível.

O deslocamento das “periferias da periferia” constitui técnica comprovada de pacificação e controle de grupos marginalizados e oprimidos – localizados por suas características de colonizados: cor, etnia, sexo, renda, cultura – conectada pelo sonho da propriedade privada. Essa estratégia segrega, aumentando também a violência, a insurgência política, racial e ideológica (Marco *et al.*, 2020, p. 5).

Segundo Dimenstein (2021), a produção da cidade contemporânea sob a racionalidade neoliberal é marcada por um número crescente de espaços impessoais, que não propiciam a formação de laços sociais, e que são considerados espaços de consumo, disseminadores de uma cultura individualista, de especulação imobiliária, de violência e de destruição ambiental. A autora aponta que paisagem gerada

se mostra dominada por grandes distâncias, dependência do automóvel e de megaempreendimentos, evidenciando como a escala do homem e do pedestre estão sendo perdidas e como o espaço público não vem sendo resguardado enquanto lugar de encontros e de interação entre os indivíduos (p. 29).

Este modelo de planejamento urbano excludente, que ressalta quem são os grupos dominantes e os grupos marginalizados, os desejáveis e indesejáveis, cria barreiras ao usufruto da cidade, seus equipamentos, serviços, mobilidade e formas de deslocamentos, implodindo as expectativas de direito à cidade, de justiça social, de convívio com a diversidade e multiculturalismo.

Para De Oliveira (2021, p. 6), é urgente problematizar o urbanismo androcêntrico hegemônico que se mostra neutro e universal, e que tem relação direta com a divisão sexual e racial do espaço.

O modelo de “urbanismo androcêntrico” associa o âmbito público com o produtivo e o âmbito privado com a esfera reprodutiva. Impõe uma divisão espacial a partir dessa divisão sexual do trabalho, conduzindo à segregação territorial segundo o sexo. Nesse modelo, os espaços surgem das relações de poder e é dentro delas que se

estabelecem as normas, definindo os limites sociais e ditando quem pertence a um lugar ou quem será excluído. Também a divisão entre público (masculino) e privado (feminino), que define para cada espaço um protagonismo de gênero (binário e cis heteronormativo), tem consequências discriminatórias, atenta contra a igualdade de oportunidades (Valdivia, 2018), contra a diversidade e fortalece realidades urbanas hostis e violentas para as mulheres e demais populações vulneráveis.

Certamente, as barreiras e hierarquias de gênero presentes em nossa sociedade androcêntrica não se limitaram ao traçado da cidade e às possibilidades de circular. As dificuldades enfrentadas pelas mulheres alcançam várias dimensões do seu cotidiano e da dinâmica social. Em se tratando das mulheres negras, as desvantagens são muito maiores, fato que está articulado às relações de colonialidade, ao racismo estrutural e às precariedades associadas à feminização da pobreza no Brasil. São elas que registram os piores índices em termos de moradia, trabalho e renda, acesso à saúde, violência, proteção legal, dentre outros (Bianchini *et al.*, 2021).

Segundo o Alto Comissário das Nações Unidas para os direitos humanos (ONU, 2016), o Brasil se encontra na 5ª posição como o país que mais possui mortes violentas de mulheres no mundo. Estes crimes se dão pelo fato de serem mulheres (feminicídio) e a motivação dos assassinos se dá “a partir do sentimento de posse, controle, sobre a mulher, o controle sobre o seu corpo, desejo e autonomia, limitação da sua emancipação (profissional, econômica, social ou intelectual) e desprezo e ódio por sua condição de gênero” (ONU, 2016, online).

Portanto, as mulheres negras constituem o grupo de maior vulnerabilidade social. Diante disso, pode-se compreender a importância de estudar aspectos vinculados à mobilidade urbana no cotidiano delas, que são, geralmente, moradoras da periferia das metrópoles brasileiras. Focamos nosso estudo na cidade de João Pessoa, 12ª no ranking de cidades com maior taxa de homicídios de mulheres negras no país (IPEA, 2021), na intenção de conhecer a realidade das mulheres locais. Objetivamos analisar os deslocamentos de mulheres negras em algumas áreas da cidade de João Pessoa, oferecendo visibilidade às pautas e discussões étnico-raciais através de uma perspectiva interseccional, projetando, em específico, as necessidades e demandas das mulheres negras em termos de mobilidade urbana.

Método

Para este estudo optou-se por realizar uma abordagem mista, através de uma pesquisa bibliográfica e documental sobre a temática em teses, dissertações, artigos e arquivos digitais locais e nacionais. Após essa etapa inicial, 18 mulheres que se autodeclararam negras consentiram em colaborar com a pesquisa através da realização de entrevistas. Além disso, solicitamos que fotografassem seus trajetos diários a partir de suas residências. A coleta dessas informações ocorreu na cidade de João Pessoa no ano de 2021. As entrevistas focaram nas experiências, opiniões e sentimentos a respeito de suas vivências cotidianas na cidade e ocorreram virtualmente.

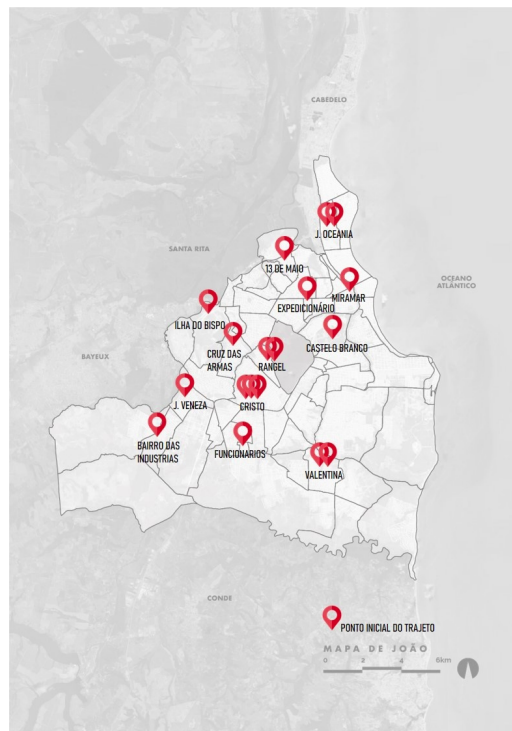
Resultados

Perfil das mulheres e seus deslocamentos na cidade

De acordo com as entrevistas realizadas, as mulheres têm idades que variam entre os 18 e 45 anos, assim distribuídas por faixa etária: 01 com 18 anos, 14 entre 20 e 29 anos, 01 entre 30 e 39 anos e 02 entre 40 e 49 anos. Todas moram no município de João Pessoa-PB. Duas participantes trabalham na região metropolitana, nos municípios de Bayeux e Santa Rita. Estas 18 mulheres têm como característica em comum o fato de se autodeclararem negras, de fazerem seus trajetos cotidianos majoritariamente a pé e com o auxílio do transporte público, à exceção de uma participante que também utiliza o trem intermunicipal como meio de transporte para chegar ao trabalho. Possuem diferentes níveis de escolarização e profissões, a saber: pedagoga, enfermeira, professora de língua portuguesa, maquiadora, designer de sobancelhas, assistente administrativa, auxiliar de produção, atendente de telemarketing, comerciante e estudante universitária.

O deslocamento cotidiano das participantes até o trabalho e/ou locais de estudo é o principal elemento motivador para realização de trajetos na cidade. As longas distâncias entre estes locais e a residência exigem o uso do transporte público. Percursos mais curtos para atividades simples como ir ao mercado e demais serviços são feitos a pé, em sua maioria durante o dia, devido à percepção de insegurança nos bairros onde moram. A figura 01 mostra os pontos iniciais dos percursos das participantes, que são suas residências, as quais estão distribuídas em todas as zonas da cidade. Cinco (05) mulheres são moradoras da zona sul, uma (01) da zona norte, quatro (04) da zona leste e sete (07) mulheres são moradoras da zona oeste de João Pessoa.

Figura 01 – Local de moradia e ponto de partida dos percursos



Fonte: as autoras, 2021.

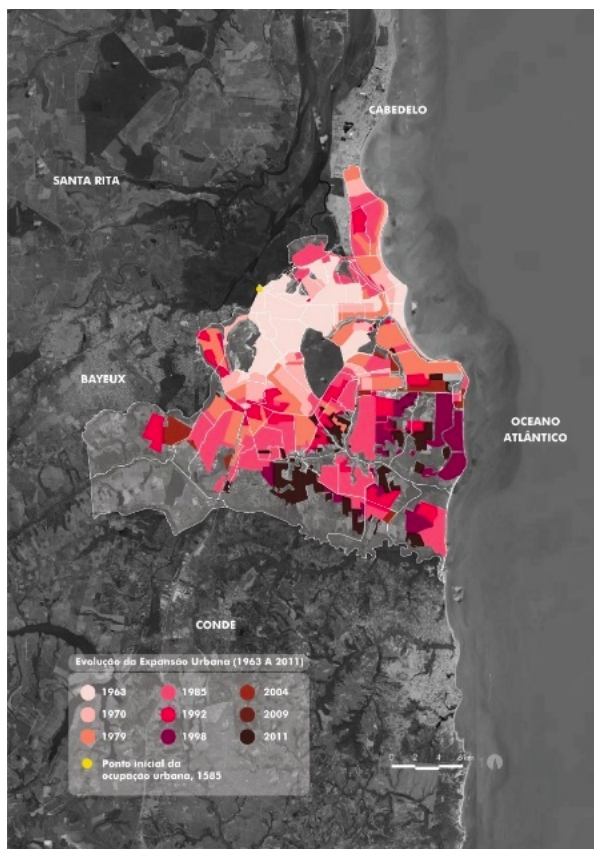
Amanda Karoline de Sousa Costa, Marcela Dimenstein



Essas zonas da cidade possuem características distintas, que estão relacionadas à história da urbanização de João Pessoa. A cidade passou por grandes transformações a partir dos anos de 1980 com a implementação de novas políticas habitacionais por meio do Banco Nacional de Habitação (BNH). Tais políticas tinham como objetivo solucionar o problema habitacional brasileiro com a construção de áreas residenciais para as classes menos favorecidas. Essas políticas foram as responsáveis pela criação em todo o país de um espaço urbano periférico e segregado, com redução de acesso e infraestrutura limitada, baseado em um padrão construtivo dos conjuntos habitacionais que mostravam baixa qualidade, desenho urbano padronizado, ortogonal e extenso e ausência de adaptações arquitetônicas aos diferentes perfis de moradores (Maia, 2014).

Foi durante essa década que João Pessoa viu surgir o maior crescimento territorial da cidade (cerca de 10% de seu território atual) em direção às zonas Sudeste e Sul. Segundo Negrão e Silveira (2016), a década de 1980 foi o período de consolidação dos territórios periféricos com a implantação de conjuntos habitacionais nesses setores na cidade, definindo novos patamares na ocupação do espaço. A figura 02 mostra a expansão urbana de João Pessoa entre 1963 e 2011, na qual se pode verificar que a produção habitacional nesse período “conformou uma nova estrutura urbana marcada pela separação das áreas centrais – mais bem servidas de infraestrutura, equipamentos, comércio e serviços – em relação àquelas espacialmente periféricas localizadas na parte Sul do território municipal” (Martins, 2019, p. 24).

Figura 02 – Mapa de expansão urbana de João Pessoa entre 1963 e 2011



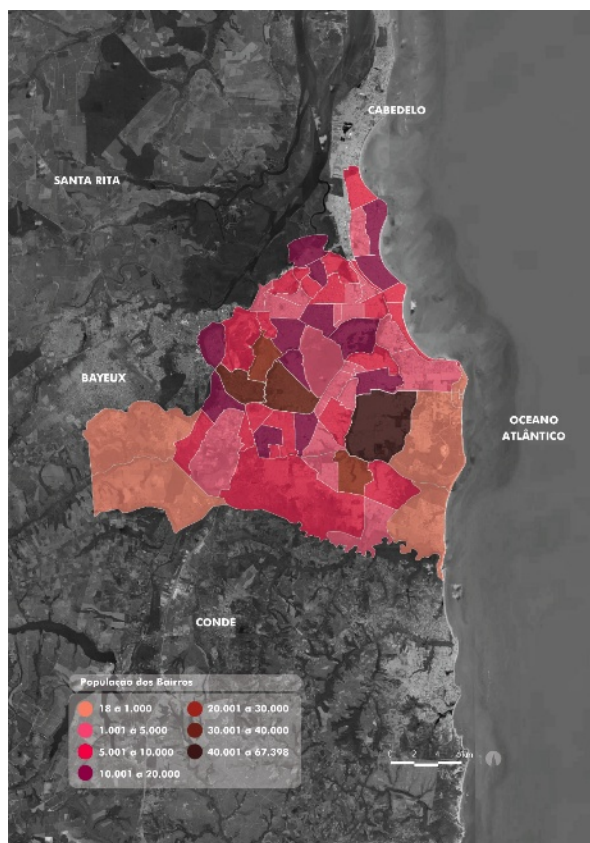
Fonte: Laurbe, 2016, editado pelas autoras.

Amanda Karoline de Sousa Costa, Marcela Dimenstein



A partir dos anos 2000, a dinâmica urbana de João Pessoa assumiu uma roupagem distinta com “o lançamento de novos produtos imobiliários, a expansão da produção imobiliária para áreas periféricas e a diferenciação espacial para a promoção de bairros ou setores da cidade” (Martins e Maia, 2019, p. 2). Esse processo foi observado, sobretudo, nas Zonas Sul e Oeste da cidade (figura 03), onde se localizam, atualmente, 4 dos 6 bairros mais populosos da capital (IBGE, 2019; 2010): Mangabeira (com 75,9 mil hab.), Cristo Redentor (37,5 mil) Oitizeiro (29,1 mil) Manaíra (26,4 mil) Cruz das Armas (75,9 mil) e Gramame (24,4 mil).

Figura 03 – Mapa da intensidade de população dos bairros de João Pessoa em 2010



Fonte: IBGE (2010), editado pelas autoras.

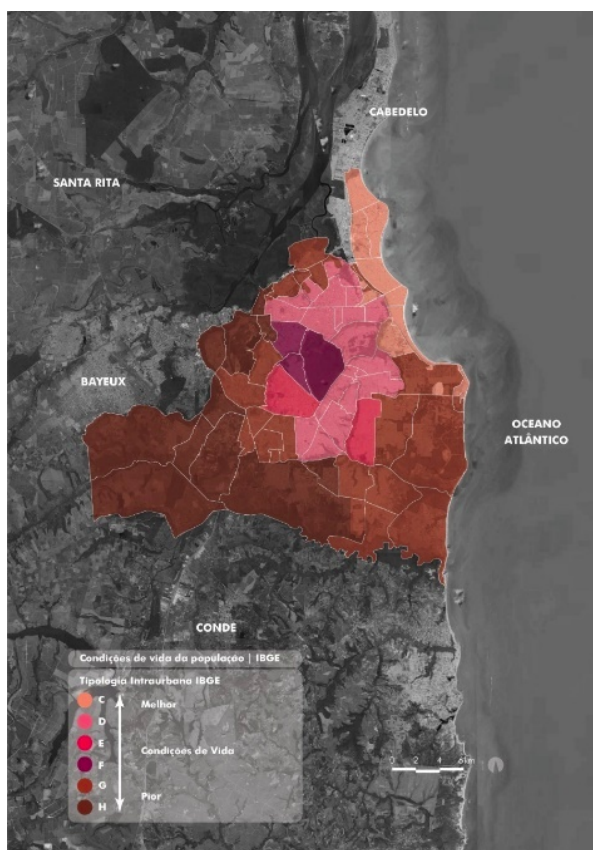
Esse rápido processo de expansão do tecido urbano tem impactado na qualidade de vida das moradoras e moradores dessas regiões, trazendo diversas consequências para o dia a dia dos bairros e de seus moradores, principalmente naqueles bairros que registram grande densidade habitacional. Destacamos o agravamento das desigualdades na distribuição de bens e serviços, déficit de transporte público, crescimento das taxas de motorização, aumento da poluição, do congestionamento e da degradação do meio ambiente (Lira *et al.*, 2017). Contudo, tal como em outras cidades brasileiras, a expansão territorial em áreas periféricas de João Pessoa criou problemas quanto à segregação socioespacial e de mobilidade, impondo à população caminhos mais longos a serem percorridos diariamente.

A figura 04 traz dados do IBGE (2017)¹ sobre as condições de vida da

1 Abrange indicadores de situação social, qualidade de vida, vulnerabilidade ambiental, entre outros.

população de João Pessoa. Ela mostra que os bairros próximos à praia, na Zona Leste, têm os melhores índices de qualidade de vida, enquanto os bairros da Zona Sul e Oeste registram dados menos satisfatórios. Nesta pesquisa, das 18 mulheres negras entrevistadas, 12 (cerca de 70%) são moradoras de zonas Sul e Oeste, que são as mais populosas e com índices menos favoráveis em relação às condições de vida e infraestrutura dos bairros.

Figura 4 – Condição de vida da população de João Pessoa, 2017



Fonte: Perez *et al.* (2020), editado pelas autoras.

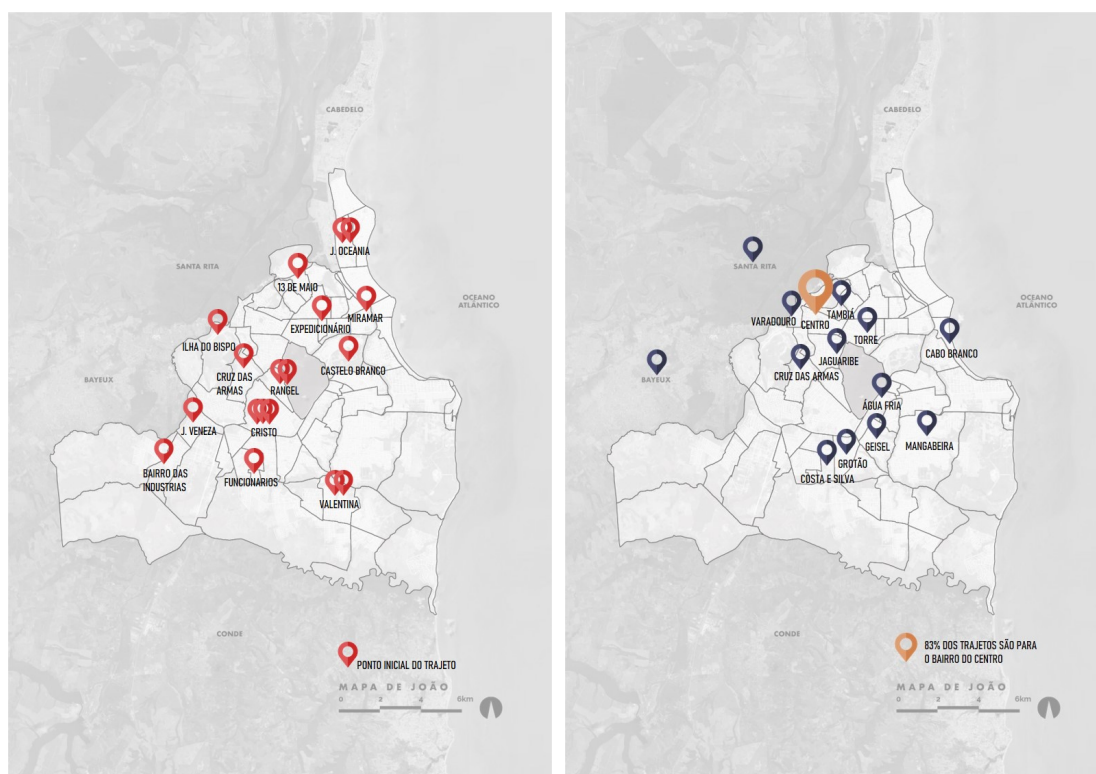
Nenhuma das mulheres reside e trabalha/estuda no mesmo bairro. Isso impõe a necessidade de realizar deslocamentos diários. Duas, em particular, precisam se deslocar para municípios vizinhos. Isso pode ser observado comparando-se a figura 01, relativa ao local de moradia, e a figura 05, que mostra os locais correspondentes ao ponto de chegada dos percursos efetuados pelas mulheres.

O deslocamento efetuado por 12 das 18 participantes tem como destino o centro da cidade, região que ainda se apresenta como uma área de grande concentração de comércio e serviços, apesar do esvaziamento das moradias ao longo dos anos, das precárias condições de mobilidade, da insegurança e outros problemas observados nos centros urbanos brasileiros (Maropo *et al.*, 2020).

Na figura 06, pode-se observar a duração dos percursos realizados. Mais da metade das entrevistadas (10) realiza percursos diários de até 30 minutos (somente ida) até o seu destino final, que está geralmente na região central da cidade, enquanto 8 mulheres realizam percursos de até 1h30 entre sua

residência e destino final (somente ida). Dentre as participantes que realizam trajetos mais curtos (em ordem decrescente), 55% moram na Zona Oeste (Varjão, Cruz das Armas, Cristo), 25% moram na Zona Norte (Varadouro, Torre, 13 de Maio), 20% moram na Zona Sul (Castelo Branco e Valentina) e 10% moram na Zona Leste (Miramar). Das participantes que realizam trajetos mais longos (em ordem decrescente), 70% moram na Zona Sul da cidade (Bairro das Industrias, Valentina, Jardim Veneza, Funcionários), 20% na Zona Leste (Expedicionário e Jardim Oceania) e 10% mora na Zona Oeste (Ilha do Bispo).

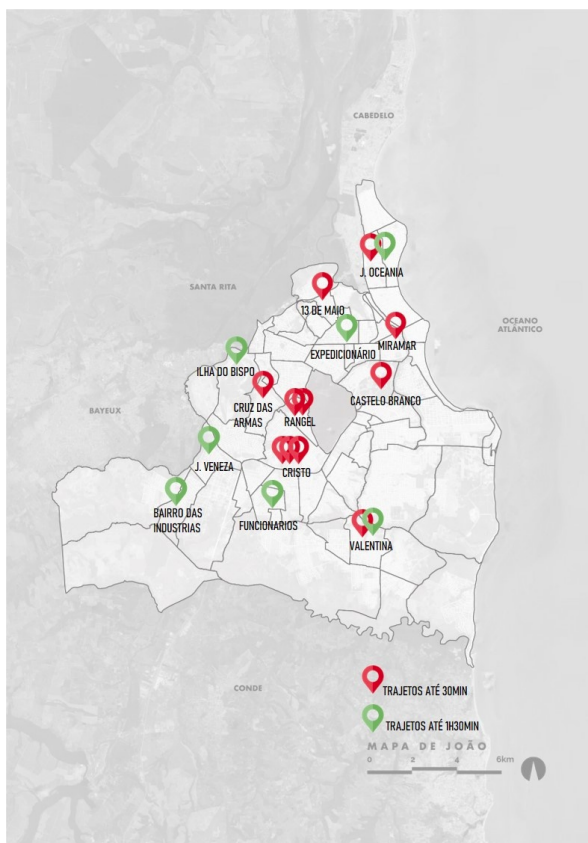
Figura 5 e 6 – Ponto de início e de chegada dos percursos



Fonte: As autoras, 2021.

Os bairros mais frequentados por elas foram: o Centro com 83,3%, local que, além da sua importância histórica como lugar de memória, detentor de um valor patrimonial e arquitetônico, é também o principal setor comercial e de serviço da cidade, o que atrai muitas pessoas para a região, seguidos do Castelo Branco (27%), do Cabo Branco e Torre com (22%), Miramar e Varjão (16%), Água Fria (11%), Cristo Redentor, Varadouro, Valentina, Mangabeira, Treze de Maio, Jaguaribe, Tambiá (5%). Há bairros que interligam os trajetos das participantes: 33 % delas passam pelo bairro Expedicionário e 27% passam pelo Castelo Branco. Isto ocorre porque os itinerários dos transportes coletivos de João Pessoa que seguem das Zonas Sul e Leste para o Centro transitam pela principal avenida da cidade, a Eptácio Pessoa.

Figura 07 – Duração dos percursos



Fonte: As autoras, 2021.

A mobilidade da mulher negra em João Pessoa

A experiência da mulher negra na cidade pode nos ajudar a compreender os padrões de mobilidade distintos e desiguais entre mulheres e homens, entre brancos e negros e entre pessoas de diferentes pertencimentos sociais e geracionais (Macedo *et al.*, 2020). A arquitetura das cidades e as condições do espaço urbano são determinantes para gerar experiências seguras, confortáveis e prazerosas, ou, ao contrário, experiências de insegurança, de medo, desconforto e violência. Muitos estudos mostram também as profundas desigualdades na experiência urbana e nos padrões de mobilidade existentes entre pessoas de classes sociais, gêneros, raças, sexualidades e gerações diferentes. Vários deles apontam que a dimensão da violência de gênero transversaliza a experiência urbana das mulheres em geral e, em particular, das mulheres negras. Suas vivências são norteadas, cotidianamente, pela violência urbana, problemas de segurança pública e, de uma maneira mais complexa, são associadas às problemáticas estruturais de moradia, mobilidade, saúde pública e falta de representatividade política. Daí a importância de “compreender as especificidades que acompanham o cotidiano das mulheres no contexto urbano e como sua vivência pode ser afetada pelas situações constrangedoras do dia a dia, as condicionando a adotar medidas de autodefesa para se proteger” (França *et al.*, 2022, p. 181)

De acordo com De Paula (2019), outro ponto importante que permeia a experiência feminina na cidade é o machismo. Este exerce uma função de

opressão sobre mulheres e impõe uma relação de superioridade exercida e enraizada na sociedade. Deslocar-se em uma cidade masculinizada que carece de políticas públicas sociais includentes, que não é planejada levando em conta os marcadores sociais da diferença é não só um desafio para as minorias sociais, mas particularmente para as mulheres. De acordo com Cittolin e Souza (2022, p. 189), “a mobilidade de nossas cidades e territórios também foi pensada a partir de uma lógica que prioriza atividades e estilos de vida produtivos que favorecem um tipo de sujeito, que é masculino, branco, de classe média e com veículo próprio”.

Quando tratamos de mulheres negras, esse sistema de opressão converge com o racismo estrutural, promovendo práticas marcadas pelo preconceito, estigma, inferiorização e desumanização das pessoas. Compreender a condição da mulher negra na cidade exige uma análise articulada às relações étnico-raciais, pois são camadas de opressão indissociáveis. Dessa maneira, Djamilia Ribeiro (2019) ressalta a importância de desenhar políticas públicas voltadas à equidade de gênero e de combate às desigualdades raciais.

Quando muitas vezes, é apresentada a importância de se pensar políticas públicas para mulheres, comumente ouvimos que as políticas devem ser pra todos. Mas quem são esses “todos” ou quantos cabem nesses “todos”? Se as mulheres sobretudo negras, estão num lugar de maior vulnerabilidade social justamente porque essa sociedade produz essas desigualdades, se não se olhar atentamente para elas, se impossibilita o avanço de modo mais profundo (Ribeiro, 2019, p.41)

O racismo estrutural – considerado como uma matriz de opressão – é responsável por uma série de desigualdades e injustiças observadas na sociedade brasileira, dentre elas as urbanas. A vida das mulheres negras nas cidades, apesar das diferenças existentes entre elas, pois não se trata de uma categoria homogênea, é condicionada por uma série de preconceitos e estigmas que interferem na mobilidade cotidiana, no uso do espaço e impedem a vivência plena na cidade, fazendo com que seus corpos circulem em determinados espaços apenas se estiverem trabalhando (Franco, Francisco e Tavares, 2017). Sendo assim, é imprescindível compreender que o direito à cidade deve contemplar a diversidade de corpos que compõem as cidades e incorporar a dimensão étnico-racial como fator estruturante do espaço urbano e da mobilidade (Silveira *et al.*, 2022).

As trajetórias de mulheres negras periféricas, tal como retratadas por Silveira *et al.* (2022) e as vivências cotidianas do grupo de participantes de João Pessoa são atravessadas pelas mesmas estruturas que interseccionam desigualdades e arbitrariedades territoriais. Em virtude das desigualdades de gênero e da divisão sexual do trabalho, essas mulheres são responsáveis pelos serviços domésticos, além do cuidado de idosos e crianças. Precisam conciliar com o trabalho fora de casa, o qual, muitas vezes, não se localiza perto de suas residências, o que representa maior tempo de deslocamento, dificuldades para chegar no trabalho e redução de tempo livre. Para Svab (2016), as jornadas femininas ultrapassam o eixo moradia-trabalho, o que extrapola a rotina da maioria dos homens. Seus deslocamentos correspondem a idas a supermercados, farmácias, creches, escolas e demais serviços, e isto provoca

uma especificidade nos deslocamentos cotidianos das mulheres. Além disso, observamos, tal como Silveira *et al.* (2022, p. 28) que

O transporte público e a caminhada tornam-se as alternativas viáveis, complementando-se, posto que o ônibus é o modal financeiramente mais acessível para grandes deslocamentos individuais. O acesso e a disponibilidade da oferta geralmente não compreendem (nem compensam) os deslocamentos intrabairros. A caminhada torna-se, portanto, a forma mais viável e barata de deslocamento para complementação dos trajetos de longa distância e, na ausência de um veículo particular, é a única alternativa para os deslocamentos dentro do tecido urbano autoconstruído.

Pesquisa realizada pelo ActionAid (2016) retratou a situação das mulheres ao transitar pela cidade, indicando que o Brasil lidera o ranking de países onde mais ocorrem assédios nos espaços públicos. O assédio é um dos fatores que afetam diretamente a vida das mulheres, influenciando seus deslocamentos, na escolha do meio de transporte, dos caminhos, pontos de espera, dentre outros. Maior acessibilidade ao transporte público, boa iluminação nas ruas e presença de pessoas transitando são elementos primordiais à segurança das mulheres.

A violência e o assédio nos espaços públicos impedem as mulheres de quebrarem os ciclos de pobreza em que vivem, limitando seu acesso ao estudo e ao trabalho. Essa situação fica clara pelo alto índice de assédio entre as estudantes, 100%. ActionAid defende um planejamento urbano que leve a perspectiva das mulheres em consideração, e a melhoria dos serviços públicos, para que todas as mulheres tenham seu direito de ir e vir com segurança garantido e possam alcançar seu pleno potencial (Arzua, 2016 *apud* ActionAid, 2016, online).

Segundo o ITDP Brasil (2022), o problema da mobilidade no país tem cor, uma vez que a pesquisa aponta que o perfil de usuários que mais utiliza o transporte público no Brasil é de pessoas negras. As mulheres são maioria nos deslocamentos a pé nas cidades. Conforme Bastos (2017), no estado de Minas Gerais as mulheres correspondem a 80% dos usuários do transporte público. Na capital paraibana, os dados não diferem de outras cidades. Em pesquisa realizada pela Superintendência de Mobilidade Urbana de João Pessoa (SEMOB-JP), o transporte individual é utilizado em 42,1% dos deslocamentos das mulheres. Já para os homens, esse percentual ultrapassa os 50%. O transporte ativo e coletivo alcança percentuais muito próximos nas escolhas modais das mulheres, além de ser possível ver empiricamente que as mulheres jovens também têm uma presença marcante nos ônibus da cidade (João Pessoa, 2020).

Já pesquisas feitas pela Organização Minha Jampa e Engaja Mundo divulgadas pelo Portal Correio (2019) retratam que 53,6% das mulheres já sofreram assédio no transporte público e/ou paradas de ônibus. Aquelas que estão nos transportes públicos, são em sua maioria mulheres negras, as que mais se deslocam a pé também. Por isso, são elas que estão mais suscetíveis à insegurança, falta de infraestrutura, e problemas em calçadas e paradas de ônibus.

A partir dos trajetos cotidianos das participantes buscamos conhecer, por meio das fotografias e entrevistas, suas percepções da cidade e sentimentos vivenciados nos diversos cenários urbanos pessoenses. Dentre os aspectos que mais interferem nos percursos diários das mulheres entrevistadas, identificamos em João Pessoa, tal como mostra a literatura, em primeiro lugar a segurança pública (35%), relacionada ao medo de assalto, de violência física e sexual (assédio e/ou importunação sexual). Em segundo e terceiro lugares (25%) estão aspectos relacionados ao trânsito, congestionamento das vias, acidentes, às dificuldades de efetuar longos percursos e à infraestrutura urbana, no que diz respeito à falta de iluminação adequada em espaços públicos, o precário estado das ruas, calçadas e da coleta urbana de lixo. Em último lugar (15%) estão as questões associadas ao racismo, agressão verbal, injúria racial e preconceito.

Quando se avalia as questões de mobilidade urbana com base em uma perspectiva de gênero, observa-se que a segurança é fator primordial na tomada de decisão dos itinerários, uma vez que muitas mulheres decidem por caminhos que sejam iluminados, por vezes mais longos, para se sentirem seguras. A maioria das nossas entrevistadas relataram desconforto e insegurança em ruas de áreas predominantemente residenciais, sem movimentação de pessoas, ausência de iluminação e infraestrutura de calçadas, além de paradas de ônibus desertas, como retratado nas figuras 07, 08 e 09. Correia *et al.* (2018) apontaram como esses ambientes podem ser limitadores da mobilidade, já que passam uma sensação de isolamento, gerando medo constante entre as mulheres de se tornarem vítimas de algum tipo de violência. Ressaltam ainda que

Para que sejam superadas todas as opressões que historicamente são apresentadas a luta pelo direito à cidade deve ser uma luta que contemple a diversidade de corpos, vivências e necessidades. Dessa forma, construir um olhar interseccional sobre as cidades é um desafio que precisa ser enfrentado e encarado como urgente na contínua construção desses lugares. (Correia, Coelho e Salles, 2018).

Figura 8, 9 e 10 – Fotografias das participantes seus trajetos com ruas ermas, paradas de ônibus vazias e ausência de infraestrutura urbana



Fonte: As autoras, 2021.

Quando questionadas sobre já terem sido vítimas de algum tipo de violência e/ou de racismo no espaço público, 80% das entrevistadas disseram que já haviam passado por tais situações. Algumas delas descrevem o seguinte:

Voltando para a casa depois do trabalho, eu e minha irmã, na rua da nossa casa, vimos um grupo de homens que nos insultaram com termos pejorativos, e gargalharam sobre o meu cabelo, eles diziam que eram apenas elogios, mas usavam termos racistas enquanto os outros riram de mim (R., 2022).

Os 15min até a minha casa após a parada de ônibus, recebo comentários de caminhoneiros ou outros motoristas que buzina pra “elogiar” o meu corpo. Às vezes quando estou de carro, isto ocorre também. Já aconteceu uma situação antes de entrar na minha casa que precisei esperar antes de entrar por uns 20 min, ou seja, sofro com bastante insegurança e desconforto (I. 2022).

Estava dentro do ônibus e comecei a sentir alguém puxar no meu cabelo. Quando olhei para trás estavam 2 mulheres pegando nas minhas trancinhas, explorando como se fossem brinquedos. Nem mesmo me pediram licença (M, 2022).

Segundo Guimarães (2020), um dos fatores que intensificam o racismo estrutural é a subnotificação de dados a respeito das violências sofridas nos serviços de transportes coletivos. Portanto, é necessário acompanhar com rigor os casos de racismo e injúria racial para que sejam combatidos. As mulheres apontam que outros obstáculos, como acesso e tempo de permanência nas paradas dos transportes coletivos em razão do número reduzido da frota para determinados locais, assim como pontos de ônibus e ruas com pouca iluminação (figura 10). Esses aspectos aumentam a insegurança na ida e, principalmente, na volta para casa.

Figura 11 – Fotografias de participante de seu trajeto noturno, com ruas vazias e escuras



Fonte: As autoras, 2021.

Uma situação de desconforto que sobressai nas entrevistas é a das ruas sem ou com pouca movimentação de pessoas. A quantidade de espaços ermos e o medo deles acabam impondo a necessidade de usar estratégias para realizarem seus deslocamentos. Algumas delas são: 1) Andar à noite sempre acompanhada; 2) Mudar de calçada ao se sentirem ameaçadas e 3) Procurar percursos próximos de comércios e serviços.

Sempre procuro sair acompanhada, quando saio só, deixo alguém sobre aviso sobre meu trajeto, horários, locais. Não saio muito à noite pois sinto insegurança (N. 2022).

Quando estou sozinha, mudo o percurso ou o lado da calçada, algumas vezes já entrei em um mercado com a sensação que fosse ser assaltada ou algo semelhante (D. 2022).

Sempre procuro uma loja ou lugar mais movimentado para cumprir meu trajeto, me sinto mais segura (A. 2022).

Como evidenciado anteriormente, os comportamentos de alerta e prevenção da violência nos espaços públicos fazem parte do cotidiano de mulheres negras. Conforme dados apresentados pelo Atlas da Violência 2021, publicado pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) e Fórum de Segurança Pública, comparando a evolução das taxas de homicídios femininos por raça/cor entre os anos de 2009 e 2019, o documento mostra que a

taxa de mortalidade entre mulheres negras era de 4,9 por 100 mil, ao passo que entre não negras a taxa era de 3,3 por 100 mil. Pouco mais de uma década depois, em 2019, a taxa de mortalidade de mulheres negras caiu para 4,1 por 100 mil, redução de 15,7%, e entre não negras para 2,5 por 100 mil, redução de 24,5%. Se considerarmos a diferença entre as duas taxas verificamos que, em 2009, a taxa de mortalidade de mulheres negras era 48,5% superior à de mulheres não negras, e onze anos depois a taxa de mortalidade de mulheres negras é 65,8% superior à de não negras (IPEA, 2021, p. 38).

A disparidade pode ser evidenciada também no número de violência letal de mulheres negras: 66% de todas as mulheres assassinadas no país em 2019. Estes dados só reforçam a dificuldade do estado brasileiro na execução de suas políticas públicas contra a violência de gênero, na implementação da Lei Maria da Penha nº 11.340 (2006) e a Lei do Feminicídio 13.104/15.

No cenário brasileiro há organizações que promovem diagnósticos urbanos com perspectivas de gênero, a exemplo do SampaPé, instituição sem fins lucrativos que coleta experiências de caminhabilidade, exibindo aspectos do espaço urbano que necessitam ser aperfeiçoados a partir da perspectiva das mulheres na cidade (Gamrani, Sabino e Tribouillard, 2021). Outra instituição que garante estudos interseccionais sobre mobilidade é o IDTP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento), que oferece ferramentas de monitoramento e programas acadêmicos que discutem as disparidades

existentes nos estados brasileiros (Guimarães, 2020).

Em João Pessoa, projetos de implementação da perspectiva de gênero foram iniciados em 2018 em parceria com o programa “João Pessoa Sustentável” de acordo com Gamradi e Tribouillard (2021). Por fim, é de caráter emergencial a presença de mulheres negras em comitês participativos, esferas políticas e, em especial, no planejamento urbano, para que ocorram intervenções sensíveis e que promovam equidade racial e de gênero em termos da mobilidade urbana (Nunes e Pereira, 2020).

Considerações finais

Esta pesquisa objetivou analisar as trajetórias urbanas de mulheres negras na cidade de João Pessoa. Por meio de registros visuais e narrativas buscamos compreender aspectos que influenciam suas experiências urbanas e mobilidade. Desenvolver estudos acerca das experiências urbanas exige análise das vivências urbanas cotidianas que são fundamentais na busca por cidades igualitárias e inclusivas.

Para Jacques (2012), a cidade é caracterizada por ser uma metamorfose, em constante mudança e condicionada às relações sociais, políticas e econômicas. Contudo, a sua reprodução no contexto do capitalismo globalizado tende a transformá-la em cidades-espetáculo, ou seja, cenários urbanos que são criados pensando no turismo e na intensificação do consumo dos seus habitantes. A autora também destaca que é nesse contexto que outras formas de viver e usufruir da cidade se descortinam, se apresentando como pontos de inflexão frente à homogeneização, segregações e desigualdades da vida urbana.

Refletir sobre as relações sociais na cidade é substancial para entender as dinâmicas urbanas. O planejamento urbano pode ser uma ferramenta de manutenção de desigualdades e privilégios, contribuir para a negação do direito à cidade para parcelas da população, em especial, para a pobre, preta e periférica, através de uma lógica patriarcal e misógina. Portanto, se o planejamento urbano segue solidificando essa estrutura de poder, é improvável que os marcadores de raça, classe e gênero sejam utilizados em benefício da base social que é composto por mulheres negras e promovam uma igualdade de gênero e de raça na mobilidade urbana.

Na nossa pesquisa foi possível perceber que, apesar das poucas exceções, a maioria das mulheres negras vivem em zonas desprovidas de infraestrutura urbana, necessitam fazer deslocamentos a pé ou pelo transporte público e vivenciam os problemas de segurança e inclusão relatados em outros estudos que tratam de mobilidade e gênero.

Referências

ACTION AID. A cidade é de quem? Um estudo sobre segurança urbana das mulheres envolvendo 10 países. **Action Aid**, 2014. Disponível em: http://actionaid.org.br/wpcontent/files_mf/1512135627DeQuemeaCidadeLow.pdf. Acesso em: 27 out. 2023.

ALVES, R. C. G. Interseccionalidade no planejamento: construir uma cidade

convivial com e para as mulheres. **Revista Política e Planejamento Regional**, v. 8, n. 3, 2021. Disponível em: <https://www.revistappr.com.br/artigos/publicados/artigo-interseccionalidade-no-planejamento-construir-uma-cidade-convivial-com-e-para-as-mulheres.pdf>. Acesso em: 27 out. 2023.

BASTOS, M. Maioria no transporte público, mulheres estão à margem das políticas de mobilidade. **Gênero e Número**, 2017. Disponível em: <https://www.generonumero.media/reportagens/maioria-no-transporte-publico-mulheres-estao-a-margem-das-politicas-de-mobilidade/>. Acesso em: 27 out. 2023.

BIANCHINI, J.; NARCISO, D.; COVALCHUK, G. A luta das mulheres negras pela sobrevivência e as barreiras criadas em tempos de crises sanitárias no Brasil. **Revista Meditatio**, v. 2, 2021.

BRASIL. **Lei 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. Racial. Diário Oficial da União: Brasília, 2001.

BRASIL. **Lei n. 12.288, de 20 de julho de 2010**. Institui o Estatuto da Igualdade Racial. Diário Oficial da União: Brasília, 2010.

Carta Mundial pelo Direito à Cidade. 2005. Disponível em: <https://www.suelourbano.org/wp-content/uploads/2017/08/Carta-Mundial-pelo-Direito-%C3%A0-Cidade.pdf>. Acesso em: 27 out. 2023.

CITTOLIN, V.; SOUZA, M. Mobilidade urbana e o direito à cidade: análise do documentário *Chega de Fiu Fiu* sob abordagem de gênero e interseccionalidades. **Cadernos de Estudos Urbanos**, v. 3, p. 184-194, 2022.

CORREIA, A; COELHO, C.; SALLES, L. Cidade interseccional: o direito à cidade nas perspectivas de gênero e raça. **Terra de Direitos**. 2018. Disponível em: <https://terradedireitos.org.br/acervo/artigos/cidade-interseccional-odireito-a-cidade-nas-perspectivas-de-genero-e-raca/22936>. Acesso em: 27 out. 2023.

DE OLIVEIRA, K. Cidades Cuidadoras: A participação das mulheres na construção de um urbanismo contra hegemônico. **Vivienda y Ciudad**, n. 8, p. 4-19. 2021.

DE PAULA, M. **Análise interseccional da vida urbana: reflexões acerca da condição das mulheres negras na cidade de Maceió-AL**. 2019. Monografia. (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2019.

DIMENSTEIN, M. **Experiências urbanas da migração: reflexões sobre chineses e venezuelanos na cidade de João Pessoa/PB**. 2021. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio

Grande do Norte, Natal, RN, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/46006>. Acesso em: 27 out. 2023.

DOMINGUES, L. B. Ocupação do espaço público: Uma proposta prefigurativa sob a urbanização capitalista neoliberal. **Novos Estudos CEBRAP**, v. 41, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.25091/S01013300202200030004>. Acesso em: 27 out. 2023.

FRANÇA, M.; CMPOS, A.; MENESES, V. Mobilidade feminina e as rotinas diárias de autodefesa nas cidades. **Cadernos de Estudos Urbanos**, v. 3, p. 166-183, 2022.

FRANCO, M; FRANCISCO, M; TAVARES, E. **Direito à Cidade**: uma outra visão de gênero. São Paulo: IBDU, 2017.

GAMRANI, S. SABINO, L. TRIBOUILLARD, C. **Guia prático e interseccional para cidades mais inclusivas**. BDID, 2021. Disponível em: <https://publications.iadb.org/pt/genero-e-cidades-guia-pratico-e-interseccional-para-cidades-mais-inclusivas>. Acesso em: 27 out. 2023.

GARCIA, C. Urbanismo daltônico: porque direito à cidade precisa ser pensado sob uma perspectiva racial. **Portal Aprendiz**: UOL, São Paulo, v. 1, n. 1, 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: 27 out. 2023.

GUIMARÃES, S. Por que meninas negras não aprendem a pedalar: como o machismo combinado ao racismo pode ter consequências decisivas na organização dos deslocamentos de mulheres negras no país. **IDTP BRASIL**, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 1-1, 30 nov. 2020. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/por-que-meninas-negras-nao-aprendem-a-pedalar/>. Acesso em: 27 out. 2023.

GONÇALVES, M. V.; MALFITANO, A. P. S. O conceito de mobilidade urbana: articulando ações em terapia ocupacional. **Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional**, v. 29, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2526-8910.ctoARF1929>. Acesso em: 27 out. 2023.

HARVEY, D. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, n. 29, 2012. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/ls/article/view/18497>. Acesso em: 27 out. 2023.

HELENE, D. Gênero e direito à cidade a partir da luta dos movimentos de moradia. **Cadernos Metrópole**, v. 21, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4612>. Acesso em: 27 out. 2023.

IPEA. **Atlas da violência**, 2021. <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/5141->

atlasdaviolencia2021completo.pdf. Acesso em: 27 out. 2023.

IBGE. **Censo 2010**. Brasília: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010.

IBGE. **Estimativas da População**. João Pessoa: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2017.

IBGE. **PNAD Contínua**. Brasília: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2019.

ITDP. **A cor da mobilidade**. 2022. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2022/04/Relatorio_ACordaMobilidade_RDC.pdf. Acesso em: 27 out. 2023.

JACQUES, P. B. **Elogio aos errantes**. Salvador: EDUFBA, 2012.

JOÃO PESSOA. **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Microrregião de João Pessoa**. Consolidação do Diagnóstico da Mobilidade, 2022. Disponível em: http://www.planmob.joaopessoa.pb.gov.br/wp-content/uploads/2021/02/14.-Diagn%C3%B3stico_FINAL-compactado.pdf. Acesso em: 27 out. 2023.

KOWARICK, L. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LIRA, A.; SILVEIRA, J.; RIBEIRO, E.; SILVA, M.; PASSOS, L. Avaliação da qualidade de vida urbana nos condomínios horizontais da cidade de João Pessoa, PB. **Ambiente construído**, 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ac/a/5VNttCJHfQDCZwCpvq9d6jH/?lang=pt>. Acesso em: 27 out. 2023.

MACÊDO, B.; PINTO, D. G. L.; SIQUEIRA, M. F.; LOPES, A. S.; LOUREIRO, C. F. G. Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras. **TRANSPORTES**, v. 28, n. 4, p. 89–102, 2020. Disponível em: <https://revistatransportes.org.br/anpet/article/view/2410>. Acesso em: 27 out. 2023.

MAIA, D. Habitação popular e o processo de periferização e de fragmentação urbana: uma análise sobre as cidades de João Pessoa-PB e Campina Grande-PB. **Revista Geosul**, Florianópolis, jul./dez. 2014. Disponível em: <http://www.ccen.ufpb.br/ppgg/contents/producao-docente/doralice-satyro-maia/30429-124705-1-pb.pdf>. Acesso em: 27 out. 2023.

MARCO, C. M. D.; SANTOS, P. J. T. dos.; Moeller, G. S. Gentrificação no Brasil e no contexto latino como expressão do colonialismo urbano: o direito à

cidade como proposta decolonizadora. Urbe: **Revista Brasileira De Gestão Urbana**, v. 12, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/jDnnbHFHvQG5vGpTL8zktvz/?lang=pt>. Acesso em: 27 out. 2023.

MARICATO, E. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979.

MAROPO, V. L. B.; SILVEIRA, J. A. R. DA.; NEGRÃO, A. G.; CASTOR, D. C. Mobilidade nos centros urbanos: estudo para implantar ruas completas no centro de João Pessoa, Paraíba, Brasil. Urbe: **Revista Brasileira De Gestão Urbana**. 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/GHdF3znKB9cwqh7LBHfK55t/?lang=pt>. Acesso em: 27 out. 2023.

MARTINS, P. **O imobiliário e a reestruturação urbana: a cidade de João Pessoa/PB no século XXI**. 2019. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2019.

MARTINS, P.; MAIA, D. Da nova malha urbana ao tecido consolidado: a expansão urbana através da produção imobiliária em João Pessoa–PB. **Geo UERJ**, n. 35, p. 44244, 2019.

NEGRÃO, A.; SILVEIRA, J. Conjuntos habitacionais populares e a periferização: a produção e apropriação do setor sudeste de João Pessoa. In: SILVA; SILVA; SILVEIRA (Org.). **Lugares e suas interfaces intraurbanas: transformações urbanas e periferização**. João Pessoa, PB: Editora Paraíba, 2016.

NUNES, A. C. A. S.; PEREIRA, M. A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico**, Belo Horizonte: Fórum, v. 6, n. 10, p. 189-206, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibdu.org.br/index.php/direitourbanistico/article/view/2020nunes>. Acesso em: 27 out. 2023.

ONU. **Taxa de Femicídios no Brasil é quinta maior do mundo**. Alto Comissário das Nações Unidas para os Direitos Humanos, 2016. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/72703-onu-taxa-de-femicidios-no-brasil-e-quinta-maior-do-mundo-diretrizes-nacionais-buscam>. Acesso em: 27 out. 2023.

PETRELLA, G. M.; PRIETO, G. F. T. Os fantasmas se divertem: propriedade privada, expropriação e interdição ao direito à cidade. **Revista Direito e Práxis**, v.11, 2020.

PORTAL CORREIO. JP: **53,6% das mulheres que usam ônibus sofrem assédio**. Publicado em 24 de abril de 2019, 2019. Disponível em: <https://portalcorreio.com.br/mais-da-metade-das-mulheres-que-usam-onibus->

em-jp-sofreram-assedio/. Acesso em: 27 out. 2023.

RIBEIRO, D. **Pequeno manual antirracista**. 1ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

SILVA, N. A. **Feminismo negro e produção do espaço: as ocupações urbanas em uma abordagem interseccional-espacial**. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2018.

SILVA, O. R. C.; SABOYA, R. Esposas, criadas e amantes: interseccionalidade e espaço urbano em Desterro/Florianópolis (1850-1930). **Cidades** [online], v. 44, 2022. Disponível em: <https://journals.openedition.org/cidades/5704>. Acesso em: 27 out. 2023.

SILVEIRA, L.; BORDA, V.; MACHRY, S; VARGAS, J. Mobilidade urbana saudável no cruzamento das avenidas identitárias: experiências móveis de mulheres pretas. Ponto Urbe: **Revista do núcleo de antropologia urbana da USP**, n. 30, 2022.

SVAB, H. **Evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero**. 2016. Dissertação (Mestrado em Engenharia dos Transportes) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

Contribuição de Autoria / Contribución de autoría

Amanda Karoline de Sousa Costa: Conceituação, Curadoria de dados, Análise Formal, Investigação, Metodologia, Escrita – primeira redação.

Marcela Dimenstein: Conceituação, Supervisão, Validação, Visualização de infográfico, Escrita – revisão e edição.

Recebido em 26 de janeiro de 2023.

Aceito em 19 de agosto de 2023.

Amanda Karoline de Sousa Costa, Marcela Dimenstein

