

TERRITÓRIOS, RAÇA E MOBILIDADE: O TRANSPORTE PÚBLICO COMO EXPRESSÃO DO RACISMO AMBIENTAL EM APARECIDA DE GOIÂNIA

TERRITORIES, RACE, AND FORCED MOBILITY: PUBLIC TRANSPORTATION AS AN EXPRESSION OF ENVIRONMENTAL RACISM IN APARECIDA DE GOIÂNIA

Lorena Tôrres de Arruda¹
Humberto César Machado²
Nelson Saule Júnior³

SUMÁRIO: *Introdução. 2. Direito à cidade, mobilidade e justiça ambiental. 3. Racismo Ambiental e Desigualdade Socioespacial. 4. Racismo Ambiental e Injustiça Espacial na Mobilidade Urbana em Aparecida de Goiânia. 4.1 Gênero e Representatividade Social. 4.2 Raça, cor e Desigualdade Ambiental. 4.3 Estrutura Socioeconômica e Vulnerabilidade. 4.4 Território e Deslocamento Pendular. 4.5 Mobilidade e Racismo Ambiental. Considerações Finais. Referências Finais.*

RESUMO: O presente estudo analisa a relação entre o transporte público e o racismo ambiental em Aparecida de Goiânia/GO, buscando compreender como a estrutura e as políticas públicas de mobilidade urbana reproduzem desigualdades raciais, socioeconômicas e territoriais. Parte-se do problema de pesquisa: como as políticas públicas e a organização do transporte coletivo contribuem para a perpetuação de práticas de racismo ambiental que restringem o direito à cidade e à justiça ambiental? A pesquisa adota abordagem analítico-interpretativa, articulando fundamentos teóricos de Lefebvre (2001), Bullard (1993) e Acselrad (2010) à análise empírica de

¹ Possui graduação em Direito pela Universidade Federal de Goiás (2008), mestrado em Direito do Urbanismo, do Ordenamento e do Meio Ambiente pela Universidade de Coimbra (2016) e doutorado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (2024). Atualmente é pesquisadora em tempo integral e professora no Centro Universitário Alfredo Nasser, aonde ministra as disciplinas de direito constitucional, direito ambiental e direito agrário. Tem experiência na área de Direito, com ênfase em Direito Urbanístico, Direito Ambiental e Agrário.

² Pós Doutor em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC GO (2016); Doutor em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC GO (2013); Mestre em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC GO (2006), Especialista em História pela Universidade Federal de Goiás - UFG (2002), Graduado em Filosofia pela Universidade Federal de Goiás (1996), Graduado em Pedagogia pela ISCECAP (2018), Graduado em Letras pela FAFIBE (2019), Membro do Comitê de Ética e Pesquisa e Professor do Centro Universitário Alfredo Nasser - UNIFAN e professor da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC - GO)

³ Doutor e mestre em Direito do Estado pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Professor de direito do curso de graduação e Coordenador do Núcleo de Direito Urbanístico no programa de direito da pós-graduação. É também Coordenador da Área Direito à Cidade do Pólis - Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Políticas Sociais, Vice Coordenador de Relações Internacionais do Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico e Coordenador da Revista Magister Direito Ambiental e Urbano. Tem experiência profissional nas seguintes áreas do direito: direito do estado, direito urbanístico e direitos humanos. É autor de várias publicações e estudos sobre direito urbanístico

dados obtidos por questionários aplicados a 105 participantes. O objetivo geral consiste em analisar de que forma o transporte público se configura como vetor de injustiça ambiental urbana. Os objetivos específicos são examinar criticamente a configuração e o funcionamento do sistema de transporte coletivo em Aparecida de Goiânia, relacionando suas falhas estruturais à desigualdade racial e territorial; investigar empiricamente os impactos sociais e ambientais da mobilidade desigual sobre diferentes grupos raciais, de gênero e renda. Os resultados demonstram que a precarização do transporte público, aliada à segregação espacial e à vulnerabilidade econômica, materializa o racismo ambiental e nega a efetividade do direito à cidade. Conclui-se que a superação dessa realidade requer políticas integradas de mobilidade, equidade racial e justiça socioambiental.

PALAVRAS-CHAVE: Racismo Ambiental. Transporte Público. Mobilidade Urbana; Direito à Cidade; Justiça Ambiental.

ABSTRACT: This study analyzes the relationship between public transportation and environmental racism in Aparecida de Goiânia/GO, seeking to understand how the structure and public policies of urban mobility reproduce racial, socioeconomic, and territorial inequalities. It starts from the research question: how do public policies and the organization of public transportation contribute to the perpetuation of environmental racism practices that restrict the right to the city and environmental justice? The research adopts an analytical-interpretative approach, articulating theoretical foundations from Lefebvre (2001), Bullard (1993), and Acsehrad (2010) with the empirical analysis of data obtained from questionnaires applied to 105 participants. The overall objective is to analyze how public transportation is a vector of urban environmental injustice. The specific objectives are: (1) to critically examine the configuration and functioning of the public transportation system in Aparecida de Goiânia, relating its structural failures to racial and territorial inequality; (2) empirically investigate the social and environmental impacts of unequal mobility on different racial, gender, and income groups. The results show that the deterioration of public transportation, combined with spatial segregation and economic vulnerability, materializes environmental racism and negates the effectiveness of the right to the city. It is concluded that overcoming this reality requires integrated policies on mobility, racial equity, and socio-environmental justice.

KEYWORDS: Environmental Racism. Public Transportation. Urban Mobility; Right to the City; Environmental Justice.

INTRODUÇÃO

As cidades brasileiras expressam, em sua materialidade e organização, as contradições históricas de um modelo de desenvolvimento urbano fundado sobre a desigualdade, a segregação espacial e a exclusão social. A expansão das metrópoles ocorreu sob uma lógica de modernização seletiva, que distribuiu de modo desigual os

benefícios da urbanização e concentrou os ônus ambientais e sociais nos territórios habitados por populações negras e pobres. Nesse contexto, o transporte público emerge como um dos principais espelhos da injustiça socioespacial, refletindo tanto a ineficiência das políticas públicas quanto a reprodução do racismo ambiental nas dinâmicas urbanas.

Em Aparecida de Goiânia/GO, a precariedade do transporte coletivo revela mais do que uma falha administrativa ao integrar um processo estrutural de negação do direito à cidade. A ausência de integração metropolitana, a ineficiência dos itinerários e a falta de acessibilidade configuram um padrão de mobilidade excludente, que atinge de modo mais severo mulheres negras e trabalhadores de baixa renda. Essa desigualdade territorial não se restringe ao acesso físico ao transporte, mas abarca dimensões simbólicas e políticas do espaço urbano, traduzindo a persistência de um urbanismo racializado e desigual.

Henri Lefebvre (2001) conceitua o direito à cidade como o direito de participar da produção e do usufruto do espaço urbano, opondo-se à mercantilização e à fragmentação impostas pelo capital. Esse direito implica repensar a mobilidade como bem coletivo, indispensável à cidadania e à dignidade humana. Quando o deslocamento cotidiano se converte em sofrimento pelas longas distâncias, pelo custo elevado ou pela insegurança, o Estado falha em garantir a universalidade do acesso urbano e contribui para a perpetuação de injustiças estruturais.

O conceito de racismo ambiental, formulado por Robert Bullard (1993) e desenvolvido no Brasil por Henri Acselrad (2010), designa a distribuição desigual dos riscos e impactos ambientais segundo critérios raciais e socioeconômicos. Em contextos urbanos, essa lógica manifesta-se na segregação territorial, na precariedade do transporte coletivo e na vulnerabilidade de populações negras a condições urbanas degradadas. Assim, o transporte público torna-se mais do que uma política de infraestrutura: transforma-se em arena de disputa pela justiça ambiental e pelo direito à cidade.

A pesquisa fundamenta-se em uma abordagem interdisciplinar, crítica e socioespacial, articulando aportes do Direito Ambiental, da Sociologia Urbana e da Geografia Crítica para compreender o racismo ambiental e a desigualdade socioespacial como expressões estruturais de poder materializadas no território. Essa perspectiva concebe o espaço urbano como produto histórico e político, em consonância com Lefebvre (2001) e Soja (2010).

Trata-se de um estudo de natureza qualitativa e exploratória, complementado por uma dimensão quantitativa descritiva, com o objetivo de integrar a análise da estrutura material do transporte público às experiências sociais de seus usuários. A triangulação metodológica, conforme Creswell (2014) possibilitou que os dados empíricos dialogassem criticamente com as categorias teóricas de direito à cidade, mobilidade e justiça ambiental.

A pesquisa desenvolveu-se em duas etapas. A primeira, de caráter teórico-documental, consistiu em revisão bibliográfica e análise de dispositivos legais, como o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), a partir de autores como Lefebvre (2001), Harvey (2012), Acselrad (2010) e Bullard (1993). A segunda, empírica, envolveu aplicação de questionários estruturados a 105 usuários do transporte público de Aparecida de Goiânia, selecionados de forma intencional e não probabilística, visando à diversidade de gênero, raça, renda e território.

Os questionários abordaram variáveis como tempo e custo de deslocamento, frequência de uso e percepção de qualidade, complementados por observações de campo nos terminais e trajetos principais. Os dados quantitativos foram tratados por análise descritiva, e os qualitativos, pela análise de conteúdo temática (Bardin, 2011), orientada pelo paradigma interpretativista (Minayo, 2014).

Apesar do recorte local, o estudo oferece alta validade interpretativa, ao articular teoria crítica e empiria social na análise da mobilidade como expressão concreta do racismo ambiental urbano. O transporte público emerge, assim, como campo privilegiado para compreender as interseções entre desigualdade, território e cidadania.

Sendo assim, o presente artigo tem como problema de pesquisa verificar como as políticas públicas e a estrutura do transporte coletivo na cidade de Aparecida de Goiânia, a qual contribuem para a reprodução de desigualdades raciais, socioeconômicas e territoriais, configurando uma forma de racismo ambiental que limita o exercício pleno do direito à cidade e da justiça ambiental?

O objetivo geral consiste em analisar a relação entre transporte público e racismo ambiental, compreendendo como as políticas de mobilidade urbana reforçam ou mitigam desigualdades estruturais. Especificamente, busca-se examinar criticamente o funcionamento do sistema de transporte coletivo e sua correlação com

a segregação racial e territorial; investigar empiricamente os impactos sociais e ambientais da mobilidade desigual sobre diferentes grupos raciais, de gênero e renda.

A relevância deste estudo decorre de seu caráter interdisciplinar, ao articular os campos do Direito Ambiental, do Urbanismo e das Ciências Sociais na análise da injustiça espacial. Ao situar o transporte coletivo como expressão material do racismo ambiental, a pesquisa contribui para ampliar o debate sobre justiça ambiental nas cidades brasileiras, superando a visão que limita o tema à degradação ecológica e enfatizando sua dimensão social e territorial. Dessa forma, reafirma-se que a luta pelo transporte digno e acessível é, simultaneamente, uma luta pelo reconhecimento, pela redistribuição e pela cidadania urbana.

2 DIREITO À CIDADE, MOBILIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL

O conceito de direito à cidade constitui uma das mais relevantes formulações teóricas do pensamento urbano crítico contemporâneo. Proposto por Henri Lefebvre (2001), esse direito transcende o acesso físico ao espaço urbano e simboliza a reivindicação do cidadão como sujeito ativo na produção, apropriação e gestão da cidade. Para o autor, a cidade moderna, moldada pela lógica capitalista, converte-se em mercadoria e em instrumento de reprodução de desigualdades, transformando o espaço urbano em produto de consumo. Implica, assim, em resgatar o valor de uso do espaço em oposição ao seu valor de troca, restituindo à coletividade o poder de decidir sobre os rumos do desenvolvimento urbano.

Segundo Lefebvre (2001, p. 117), “o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: o direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar”. Tal formulação pressupõe que o espaço urbano é produto social e, portanto, sua estruturação reflete e reproduz as contradições das relações de poder. A cidade não é um palco neutro, mas um campo de disputa, no qual se projetam os conflitos de classe, de raça e de gênero. Nessa perspectiva, o direito à cidade deve ser entendido como direito coletivo e político, inseparável da luta pela democratização do espaço.

David Harvey (2012) amplia a compreensão do direito à cidade como direito de reformular e reinventar os processos de urbanização. Para o autor, a urbanização

neoliberal gerou cidades fragmentadas e desiguais, marcadas pela financeirização da terra, pela mercantilização da moradia e pela privatização dos serviços públicos. Nesse cenário, o transporte coletivo, em vez de ser concebido como bem público essencial, converte-se em mercadoria sujeita à lógica da rentabilidade, excluindo grande parte da população trabalhadora e periférica.

A dimensão jurídica do direito à cidade foi incorporada ao ordenamento brasileiro pela Lei nº 10.257/2001, o Estatuto da Cidade, que estabelece diretrizes gerais para a política urbana e reconhece a função social da propriedade e da cidade. O diploma legal reafirma a cidade como espaço de exercício da cidadania, determinando que o poder público promova o acesso universal à terra urbana, à moradia, ao saneamento e ao transporte público. Todavia, conforme adverte Maricato (2011), a distância entre a norma e a realidade evidencia um padrão de urbanização excludente, no qual os instrumentos de democratização do espaço urbano são frequentemente neutralizados por interesses econômicos e políticos dominantes.

A mobilidade urbana, nesse contexto, é um dos elementos centrais do direito à cidade. O deslocamento cotidiano para o trabalho, para a educação, para saúde ou para o lazer, expressa o grau de democratização do espaço urbano e a capacidade de circulação dos corpos que o habitam. Como observa Edward Soja (2010), as desigualdades espaciais são expressões de injustiças estruturais que se materializam na organização do território. A injustiça espacial não é um fenômeno acidental, mas uma forma de opressão sistemática, resultante de políticas que distribuem desigualmente recursos, infraestrutura e oportunidades.

No caso brasileiro, a precariedade do transporte coletivo é uma das principais manifestações dessa injustiça. Em cidades como Goiânia e Aparecida, o sistema de transporte público opera como marcador social da desigualdade: populações de baixa renda, majoritariamente negras, realizam longos deslocamentos em condições de superlotação, insegurança e desgaste físico e emocional. Enquanto isso, os grupos de maior poder aquisitivo, residentes em áreas centrais e privilegiadas, usufruem de mobilidade individual mais rápida e confortável. A cidade, assim, organiza-se em torno de uma geografia da exclusão, na qual o tempo e o espaço tornam-se mecanismos de segregação (Rolnik, 2019).

A discussão sobre justiça ambiental aprofunda essa análise ao revelar como as desigualdades espaciais se entrelaçam com a degradação ambiental e com as hierarquias raciais. O conceito foi inicialmente desenvolvido nos Estados Unidos por

Robert D. Bullard (1993), que demonstrou que comunidades negras e de baixa renda estavam desproporcionalmente expostas a riscos ambientais, como aterros sanitários, poluição e ausência de infraestrutura básica. Para Bullard, essa distribuição desigual de riscos não era aleatória, mas resultado de decisões políticas e econômicas que marginalizam determinados grupos sociais, o que o autor denominou de *environmental racism*.

No Brasil, a noção foi introduzida e sistematizada por Henri Acselrad (2010), que conceitua o racismo ambiental como a forma de injustiça que faz recair sobre grupos vulneráveis o ônus ambiental das atividades econômicas e da omissão estatal. Essa forma de opressão manifesta-se, entre outros aspectos, na negação do acesso à moradia adequada, à água potável, ao saneamento e ao transporte digno. O racismo ambiental, portanto, ultrapassa o campo ecológico e atinge o território urbano, onde populações racializadas e periféricas enfrentam, simultaneamente, exclusão social e exposição a condições ambientais degradadas.

Essa perspectiva é reforçada por Porto e Pacheco (2018), que identificam nas cidades brasileiras uma cartografia da injustiça ambiental, marcada pela sobreposição entre vulnerabilidade social e degradação ambiental. Para os autores, os espaços periféricos, majoritariamente ocupados por negros e trabalhadores de baixa renda, concentram os impactos negativos da urbanização — poluição, falta de transporte, insegurança e ausência de equipamentos públicos, enquanto as áreas centrais concentram os benefícios e investimentos.

A mobilidade, portanto, constitui dimensão essencial dessa injustiça. O tempo gasto nos deslocamentos diários, a distância entre moradia e trabalho e a precariedade das condições de transporte configuram formas contemporâneas de violência ambiental. O transporte coletivo, ao reproduzir padrões de exclusão e vulnerabilidade, converte-se em instrumento de manutenção da desigualdade urbana e de reprodução do racismo estrutural (Viegas; Lima, 2021). Essa violência é interseccional vez que atinge com maior intensidade as mulheres negras, que acumulam responsabilidades domésticas, jornadas de trabalho extensas e trajetos inseguros.

Nesse sentido, a noção de justiça ambiental urbana deve ser entendida como a busca pela redistribuição equitativa de recursos, pela representação política dos grupos marginalizados e pela reconstrução de um espaço urbano inclusivo (Soja, 2010). Assim, a justiça espacial não representa somente o resultado de políticas

distributivas, mas o reconhecimento do espaço como dimensão constitutiva da cidadania que implica enfrentar as formas de segregação que estruturam o território e as relações sociais.

Assim, a mobilidade urbana é mais que uma questão técnica, é um problema político e ético. Ela reflete a organização do poder e a forma como o Estado define quem tem direito à circulação e quem é confinado em territórios de exclusão. Quando o transporte público é precário, caro e ineficiente, ele não apenas limita o acesso ao trabalho e ao lazer, mas nega o direito fundamental à cidade.

O entrelaçamento entre direito à cidade, mobilidade e justiça ambiental revela que o transporte público é um indicador-chave do grau de equidade e democracia urbana. A mobilidade desigual observada em Aparecida de Goiânia/GO expressa um modelo de urbanização que reproduz o racismo estrutural e transforma a cidade em território de injustiça. O desafio teórico e político, portanto, é reconceber a mobilidade como bem comum, instrumento de inclusão e condição essencial para a efetividade dos direitos humanos e ambientais.

3 RACISMO AMBIENTAL E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL

O conceito de racismo ambiental emergiu no final do século XX como instrumento analítico e político de denúncia das desigualdades raciais, sociais e ecológicas na distribuição dos benefícios e dos custos do desenvolvimento. Formulado por Robert D. Bullard (1993) a partir de pesquisas nos Estados Unidos, o termo descreve o conjunto de políticas, práticas e decisões institucionais que expõem desproporcionalmente comunidades negras, indígenas e de baixa renda a riscos ambientais e à degradação de suas condições de vida. Segundo Bullard “o racismo ambiental se manifesta quando comunidades vulneráveis são forçadas a suportar desproporcionalmente os efeitos negativos das decisões econômicas e políticas que beneficiam os grupos privilegiados (1993, p. 15)”.

O racismo ambiental não se restringe à contaminação física do ambiente, mas envolve processos históricos de exclusão territorial e social. O espaço urbano, quando analisado à luz desse conceito, revela-se como um artefato político que reproduz

hierarquias raciais e econômicas. Como observa David Harvey (2012), a urbanização é um dos principais mecanismos de acumulação de capital e também de concentração de poder e desigualdade. A cidade capitalista é, por excelência, um espaço de segregação planejada, onde o acesso aos bens coletivos como transporte, saneamento, habitação e lazer é mediado pela renda e pela cor da pele.

No contexto brasileiro, o racismo ambiental adquire contornos específicos, vinculando-se ao processo de formação socioespacial do país. A colonização, a escravidão e a posterior urbanização desigual estruturaram um padrão de segregação racial que persiste nas cidades contemporâneas. O território brasileiro é marcado por uma produção seletiva do espaço (Santos, 2002), na qual o Estado e o capital organizam a urbanização de forma a concentrar infraestrutura e serviços em determinados territórios e a marginalizar outros. A geografia do privilégio, assim, corresponde a uma geografia da exclusão.

Nessa perspectiva, Henri Acselrad (2010) redefine o racismo ambiental como a imposição sistemática de riscos ambientais a grupos subalternizados, em virtude de sua posição socioeconômica, racial ou territorial. Ele destaca que a injustiça ambiental no Brasil resulta não apenas de omissões estatais, mas também de políticas deliberadas de urbanização que perpetuam desigualdades. O racismo ambiental manifesta-se, por exemplo, na concentração de resíduos tóxicos próximos a comunidades pobres, na ausência de saneamento básico, na precariedade do transporte público e na exposição de populações periféricas a enchentes, poluição e ilhas de calor.

A cidade, portanto, é um território racializado. Como explica Ribeiro (2017), o racismo urbano se reproduz cotidianamente através da naturalização de fronteiras sociais e da legitimação simbólica das desigualdades espaciais. Os bairros periféricos, habitados majoritariamente por negros e pobres tornam-se sinônimos de perigo, sujeira e desordem, enquanto as áreas centrais são associadas à ordem e à cidadania. Esse processo de estigmatização territorial reforça o isolamento social e político das populações racializadas, restringindo seu acesso à infraestrutura e às oportunidades.

O transporte público é uma das faces mais evidentes desse fenômeno. A segregação urbana se traduz na diferença entre quem pode e quem não pode circular. A mobilidade urbana, longe de ser neutra, constitui uma forma de poder espacial (Soja, 2010) ao regular o tempo, o corpo e o acesso ao território. Em cidades desiguais, a

mobilidade transforma-se em privilégio. A população periférica, composta majoritariamente por mulheres negras e trabalhadoras informais, gasta horas em trajetos extenuantes, paga tarifas elevadas e é submetida a condições indignas de transporte, enquanto as elites urbanas se deslocam de forma rápida e privada.

Em Aparecida de Goiânia, esse cenário assume contornos agudos. A dependência estrutural em relação à capital, Goiânia, obriga milhares de pessoas a deslocamentos pendulares diários em um sistema de transporte coletivo fragmentado, caro e ineficiente. Os dados da pesquisa de campo realizada neste estudo evidenciam que a maior parte dos usuários do transporte público reside em bairros periféricos e possui renda inferior a três salários mínimos, o que reforça a associação entre desigualdade de renda, vulnerabilidade territorial e racismo ambiental.

A literatura brasileira recente sobre o tema tem destacado que o racismo ambiental urbano não se manifesta apenas na ausência de políticas públicas, mas também na forma como as políticas são implementadas. Jacobi (2019) argumenta que há uma governança desigual do território, em que os investimentos públicos são orientados pela lógica do lucro e da valorização imobiliária, e não pela promoção da justiça socioespacial. A mobilidade, nesse contexto, é planejada para atender fluxos produtivos e não as necessidades das populações periféricas.

Raquel Rolnik (2019) contribui para essa compreensão ao demonstrar como o neoliberalismo urbano submete o direito à moradia e à mobilidade à racionalidade financeira. O transporte público, quando submetido à lógica da concessão privada e da lucratividade, deixa de cumprir sua função social. O resultado é a formação de um espaço urbano excludente, no qual o tempo de deslocamento se torna um marcador de desigualdade e a mobilidade precária, uma forma de violência estrutural.

Outro aspecto fundamental é a dimensão interseccional do racismo ambiental. Inspirada nas reflexões de Crenshaw (1991), essa perspectiva permite compreender que raça, gênero e classe não operam isoladamente, mas se entrelaçam para produzir experiências específicas de desigualdade. As mulheres negras, por exemplo, são as mais afetadas pela precariedade do transporte: além de enfrentarem trajetos longos e inseguros, estão expostas a violências simbólicas e físicas durante o deslocamento. O transporte coletivo, portanto, é também um espaço de disputa pelo reconhecimento e pela integridade dos corpos racializados e femininos.

A noção de injustiça ambiental, conforme Porto e Pacheco (2018), abrange tanto as desigualdades na exposição a riscos quanto a exclusão da participação

política nos processos de decisão. No caso da mobilidade, isso significa que as populações mais afetadas pelas deficiências do transporte raramente têm voz nas instâncias de planejamento urbano. O racismo ambiental, nesse sentido, também é epistêmico: silencia saberes, invisibiliza vivências e nega legitimidade às demandas das periferias.

A produção do espaço urbano como instrumento de exclusão racial e ambiental evidencia-se, ainda, na forma como o território é planejado e representado. A divisão entre centro e periferia não é apenas geográfica, mas simbólica e política. O centro é concebido como espaço legítimo de cidadania; a periferia, como espaço de ausência. Essa dicotomia, como lembra Santos (2002), é sustentada por políticas públicas que reforçam a concentração de serviços e investimentos nas áreas centrais, perpetuando o ciclo de dependência e subordinação.

Por conseguinte, o racismo ambiental urbano pode ser compreendido como um sistema de organização territorial que nega a determinados grupos o direito à cidade, à saúde e ao ambiente equilibrado. Ele se manifesta tanto nas práticas institucionais quanto nas representações sociais, configurando uma estrutura de poder que articula raça, território e desigualdade. Essa estrutura é perpetuada por políticas públicas que, sob aparência de neutralidade técnica, reproduzem privilégios históricos e marginalizam os mesmos grupos há séculos.

O racismo ambiental, então, é o elo entre a segregação territorial e a desigualdade racial. Ele traduz, na linguagem do espaço, a continuidade histórica das hierarquias sociais. A cidade que exclui, polui e imobiliza corpos negros é a mesma que concentra privilégios e invisibiliza suas contradições. O enfrentamento dessa realidade requer uma profunda transformação do modo de planejar e governar o urbano, incorporando a justiça ambiental como princípio e a mobilidade como direito.

4 RACISMO AMBIENTAL E INJUSTIÇA ESPACIAL NA MOBILIDADE URBANA EM APARECIDA DE GOIÂNIA

A análise empírica dos dados obtidos junto aos participantes da pesquisa evidencia que a mobilidade urbana em Aparecida de Goiânia constitui um dos espaços mais concretos de manifestação do racismo ambiental e da injustiça espacial. A

precarização do transporte público, a ineficiência das políticas de integração metropolitana e a desigual distribuição dos investimentos em infraestrutura produzem um sistema de deslocamento profundamente desigual, que reproduz as hierarquias raciais e socioeconômicas da cidade. Essa realidade expressa o que Soja (2010) denomina injustiça espacial: a forma como a organização do território reflete e perpetua relações históricas de dominação.

Sob essa perspectiva, o transporte público deixa de ser apenas um serviço essencial para revelar-se como um campo político, onde se materializam as contradições entre o direito formal à cidade e a efetiva possibilidade de usufruí-la. O cotidiano dos usuários, marcado por longos tempos de deslocamento, insegurança e falta de conforto, traduz a materialização das desigualdades raciais e territoriais descritas por Bullard (1993) e Acselrad (2010). As populações negras, periféricas e de baixa renda, historicamente excluídas dos processos de planejamento urbano, são também aquelas que mais suportam o ônus ambiental da mobilidade precária: tempo perdido, exposição à poluição, desgaste físico e emocional.

Dessa forma, o transporte público emerge como espaço simbólico e material de segregação, no qual se entrecruzam as dimensões de raça, gênero, classe e território. A cidade, ao negar à mobilidade digna a parte de seus habitantes, reforça um modelo de urbanização que naturaliza a desigualdade e inviabiliza o exercício pleno da cidadania. Nessa perspectiva, o direito à cidade deve ser entendido, conforme Nelson Saule Júnior (1997) como um direito coletivo de usufruir equitativamente dos bens, serviços e oportunidades urbanos, construído sobre a função social da cidade e da propriedade. A mobilidade, portanto, não é apenas um meio de deslocamento, mas condição de efetivação desse direito, na medida em que possibilita a participação plena na vida urbana e o acesso igualitário aos seus benefícios. Assim, a luta por um transporte público digno constitui também uma luta pelo direito à cidade e pela realização da justiça ambiental, compreendida como o reconhecimento das diferenças e a redistribuição equitativa dos recursos territoriais.

A análise empírica dos dados obtidos junto a 105 participantes residentes em Aparecida de Goiânia permitiu compreender, de forma integrada, as relações entre desigualdade racial, condição socioeconômica e mobilidade urbana. As informações colhidas evidenciam um quadro de vulnerabilidade estrutural e de desigualdade ambiental, no qual o transporte público se revela um dispositivo de exclusão e reprodução do racismo ambiental. Os resultados foram organizados em cinco eixos

interpretativos: gênero e representatividade social, raça e desigualdade ambiental, estrutura socioeconômica, território e deslocamento pendular, e mobilidade como injustiça espacial.

4.1 GÊNERO E REPRESENTATIVIDADE SOCIAL

Os dados mostram um predomínio do gênero feminino entre os respondentes (54,7%), seguido por homens (43,8%) e pessoas LGBTQIAPN+ (1,6%). Esse resultado está em consonância com estudos que demonstram que o transporte coletivo é utilizado majoritariamente por mulheres, especialmente as de classes populares (Viegas; Lima, 2021). Essa predominância não é neutra: expressa uma divisão sexual da mobilidade, que reflete e reforça desigualdades de gênero.

Mulheres negras e de baixa renda são as principais usuárias do transporte coletivo e, ao mesmo tempo, as que mais sofrem com sua precariedade. Elas realizam trajetos longos, múltiplos e frequentemente inseguros, associando o deslocamento às atividades de cuidado, trabalho doméstico e emprego precário. Essa sobrecarga temporal e física traduz o que Bourdieu (1997) denomina de violência simbólica, na medida em que naturaliza a desigualdade de acesso e impõe sofrimento cotidiano a grupos subalternizados.

Além disso, a baixa representação de pessoas LGBTQIAPN+ (1,6%) indica sub-representação social e epistemológica dessas identidades nos espaços urbanos e nas políticas públicas. A ausência de visibilidade desse grupo nas pesquisas e no planejamento urbano reforça a necessidade de abordagens interseccionais que articulem gênero, sexualidade e raça nas discussões sobre mobilidade e justiça ambiental (Crenshaw, 1991).

4.2 RAÇA, COR E DESIGUALDADE AMBIENTAL

A distribuição racial dos participantes mostra predominância de pessoas pardas (48,4%), seguidas por brancas (35,9%) e pretas (14,1%). Essa configuração é

coerente com o perfil demográfico de Aparecida de Goiânia, mas revela uma racialização da mobilidade. As pessoas negras e pardas são as principais dependentes do transporte público e as mais impactadas por sua precariedade, o que confirma a persistência de desigualdades raciais estruturais.

Conforme argumenta Acselrad (2010), o racismo ambiental não se limita à exposição desigual a danos ambientais, mas inclui o acesso desigual aos benefícios urbanos. O transporte público precário, ineficiente e inseguro constitui uma forma de injustiça ambiental que recai seletivamente sobre populações negras e periféricas. O tempo de deslocamento prolongado, a ausência de conforto e a exposição à poluição configuram formas cotidianas de violência ambiental.

Essas constatações reforçam a análise de Bullard (1993), segundo a qual a infraestrutura urbana ou sua ausência é um dos principais instrumentos de reprodução da desigualdade racial. O transporte coletivo torna-se um marcador da segregação urbana: enquanto os grupos mais ricos e brancos usufruem de mobilidade individual, os grupos racializados suportam os custos temporais, físicos e psicológicos de um sistema degradante.

Como observa Harvey (2012), o tempo urbano é um dos mecanismos de exploração contemporânea. No caso de Aparecida de Goiânia, as populações negras e pobres são compelidas a gastar parte significativa de suas vidas em deslocamentos, o que compromete o tempo destinado ao lazer, à convivência familiar e ao autocuidado. Assim, o tempo se transforma em capital social expropriado, reforçando as desigualdades estruturais.

4.3 ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA E VULNERABILIDADE

Os dados indicam que 35,9% dos participantes têm renda mensal inferior a R\$ 1.518,00, e quase um terço possui renda de até R\$ 3.000,00. Essa estrutura de renda revela a prevalência de trabalhadores informais e subempregados, dependentes do transporte público como único meio de deslocamento. A mobilidade, portanto, é mediada pela renda e reproduz a desigualdade socioeconômica: quanto menor o poder aquisitivo, maior o tempo de deslocamento e menor a qualidade da viagem.

A precariedade do transporte coletivo intensifica a vulnerabilidade socioeconômica, pois impõe custos financeiros e emocionais desproporcionais às populações periféricas. Conforme Maricato (2011), a estrutura urbana brasileira é funcional à desigualdade, ao articular a segregação territorial à desvalorização do trabalho. O transporte público, nesse sentido, não apenas reflete, mas produz desigualdade, pois limita o acesso a oportunidades de emprego, educação e cultura.

Essas desigualdades evidenciam o que Soja (2010) define como injustiça espacial: a distribuição assimétrica dos recursos urbanos e das possibilidades de deslocamento. A espacialidade da desigualdade se expressa na geografia do cotidiano, onde o espaço de moradia determina o acesso à cidade e, portanto, à cidadania. Em Aparecida de Goiânia, a segregação socioespacial e a concentração de empregos em Goiânia configuram um padrão de mobilidade pendular que aprofunda a dependência e a exclusão territorial.

4.4 TERRITÓRIO E DESLOCAMENTO PENDULAR

A análise territorial demonstra que 45,3% dos participantes residem em Aparecida de Goiânia e 31,2% em Goiânia, revelando a interdependência funcional entre os dois municípios. Essa configuração reforça o caráter metropolitano das desigualdades, em que a periferia abastece o centro de mão de obra e sustenta os custos sociais da mobilidade.

Os deslocamentos pendulares entre Aparecida e Goiânia são longos, caros e extenuantes. Cerca de 30% dos respondentes afirmaram passar entre uma e três horas por dia em trânsito, o que confirma a existência de um tempo social da desigualdade (Harvey, 2012). O tempo gasto em deslocamento é um indicador da distância entre o direito formal à cidade e sua efetividade concreta.

O mapeamento dos bairros de origem como Jardim Tropical, Jardim Eldorado e Madre Germana II evidencia que as regiões com menor infraestrutura urbana concentram os maiores usuários do transporte coletivo. Essas áreas caracterizam-se por carência de equipamentos públicos, deficiência na malha viária e insegurança. A segregação espacial, portanto, não é apenas efeito da renda, mas também expressão

do racismo ambiental, ao concentrar grupos racializados em territórios vulneráveis e afastados das centralidades urbanas (Porto; Pacheco, 2018).

Como argumenta Lefebvre (2001), o espaço urbano é um produto social e político, estruturado por interesses que determinam quem tem direito à circulação e quem é confinado à imobilidade. A periferia, nesse sentido, é mais do que um espaço geográfico: é uma condição política de exclusão, que se materializa no cotidiano de quem depende do transporte público.

4.5 MOBILIDADE E RACISMO AMBIENTAL

Os dados de frequência de uso mostram que 18,8% dos participantes utilizam o transporte coletivo diariamente, enquanto apenas 7,8% declararam não utilizá-lo. Essa dependência expressiva revela o papel central do transporte público na vida das classes trabalhadoras. Entretanto, a maioria dos usuários relata insatisfação com a qualidade, o tempo e o custo das viagens. Essa percepção evidencia o caráter estrutural da ineficiência: não se trata de falha pontual, mas de uma política pública que historicamente negligencia as necessidades das populações periféricas.

O transporte público, nesse contexto, torna-se uma metáfora da própria cidade: excludente, racializada e desigual. Conforme Soja (2010), a injustiça espacial é reproduzida pela governança urbana e pelos mecanismos de planejamento que favorecem determinados fluxos econômicos e territoriais em detrimento de outros. Em Aparecida de Goiânia, os fluxos de deslocamento periférico são invisibilizados, enquanto os investimentos em mobilidade concentram-se em áreas de valorização imobiliária e corredores centrais.

Essa invisibilidade se traduz em sofrimento social. O transporte público precário não apenas dificulta o acesso à cidade, mas compromete dimensões fundamentais da existência: o descanso, a saúde e o convívio familiar. Tais efeitos configuram o que Acselrad (2010) denomina de violência ambiental difusa, que se inscreve.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dos resultados empíricos, articulada ao referencial teórico crítico, evidencia que o transporte público em Aparecida de Goiânia constitui um dos principais espaços de manifestação do racismo ambiental e da injustiça espacial. A precarização estrutural do sistema de mobilidade, a desarticulação metropolitana e a segregação territorial refletem um modelo de urbanização que concentra privilégios e distribui desigualmente os riscos e custos da vida urbana. Trata-se de uma forma de desigualdade que se expressa tanto na materialidade da infraestrutura quanto nas trajetórias simbólicas de exclusão e pertencimento.

A interseção entre raça, gênero e classe social mostrou-se determinante na conformação das desigualdades observadas. As mulheres negras, moradoras de bairros periféricos e trabalhadoras de baixa renda foram as mais atingidas pela ineficiência e pelo custo do transporte coletivo, confirmando o caráter interseccional do racismo ambiental (Crenshaw, 1991). A mobilidade, portanto, torna-se uma categoria privilegiada de análise por revelar como as hierarquias sociais se projetam sobre o território, convertendo o deslocamento cotidiano em experiência de exclusão.

Conforme Soja (2010), a injustiça espacial é a expressão territorial das relações de poder, na qual o espaço urbano é usado para perpetuar desigualdades históricas. Essa leitura se confirma empiricamente: o tempo de deslocamento, o alto custo das tarifas e a precariedade dos veículos não são meros indicadores técnicos, mas mecanismos estruturais de exclusão social. O transporte público, quando ineficiente e inacessível, reforça fronteiras raciais e econômicas e transforma a mobilidade em privilégio.

Os achados dialogam com as formulações de Lefebvre (2001) e Harvey (2012) sobre o direito à cidade, compreendido como o direito de produzir e usufruir o espaço urbano de forma democrática e coletiva. Em Aparecida de Goiânia, a ausência de planejamento integrado entre os municípios e a lógica tecnocrática do transporte voltada à fluidez econômica e não à equidade social evidenciam a persistência de um modelo urbano que subordina a mobilidade à rentabilidade, e não à cidadania. Assim, o transporte deixa de ser política de inclusão para se tornar expressão de uma injustiça ambiental urbana, como assinalam Acselrad (2010) e Bullard (1993).

Repensar o transporte público sob o paradigma da justiça ambiental implica compreendê-lo como política de redistribuição e reconhecimento, nos termos de Nancy Fraser (2009). A redistribuição se refere à correção das assimetrias materiais: acesso, infraestrutura, investimentos, enquanto o reconhecimento abarca a valorização das identidades e experiências das populações racializadas, femininas e periféricas. O enfrentamento do racismo ambiental, portanto, exige uma abordagem que articule as dimensões social, espacial e simbólica da desigualdade.

Sob a ótica jurídica e ética, a pesquisa reafirma que a mobilidade urbana deve ser compreendida como direito fundamental implícito, derivado da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, CF/1988) e da função social da cidade (art. 182, CF/1988). Nesse sentido, Nelson Saule Júnior ressalta que “o direito à cidade pressupõe a democratização do espaço urbano e a efetivação de políticas públicas que assegurem o acesso equitativo aos bens e serviços urbanos, especialmente aos grupos historicamente excluídos (1997, p. 92)”. A mobilidade, portanto, é dimensão concreta desse direito coletivo por meio dela se realiza o acesso às oportunidades e se concretiza a cidadania urbana.

Reafirmar o transporte público como política de justiça ambiental é reconhecer a cidade como campo de disputa por poder, recursos e pertencimento. Na acepção proposta por Saule Júnior, a efetivação do direito à cidade exige uma mobilidade antirracista, fundada na redistribuição territorial, no reconhecimento das diferenças e na participação popular. Essa concepção desloca o transporte da esfera técnica para o domínio ético e político, convertendo-o em instrumento de emancipação social.

A síntese teórica e empírica aqui construída permite concluir que a mobilidade urbana é o novo campo de disputa pela justiça ambiental no Brasil. O transporte público, ao refletir as desigualdades raciais, territoriais e de gênero, torna-se indicador da qualidade democrática das cidades. Lutar por transporte digno é lutar pela efetividade do direito à cidade e pela superação do racismo estrutural que sustenta o urbanismo excludente.

Em última instância, garantir mobilidade urbana equitativa é garantir o direito à vida urbana plena, conforme Lefebvre propôs: um espaço em que o deslocamento não seja privilégio, mas expressão da igualdade substantiva. Assim, a cidade justa é aquela em que o transporte se torna meio de liberdade, pertencimento e sustentabilidade, e não instrumento de segregação. A mobilidade antirracista,

enquanto horizonte político e ético representa o passo essencial para a construção de cidades mais democráticas, plurais e ambientalmente justas.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. **Ambientalização das lutas sociais: o caso do movimento por justiça ambiental**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 24, n. 68, p. 103–119, 2010.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2011.

BOURDIEU, Pierre. **Meditações pascalianas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

BULLARD, Robert D. **Confronting Environmental Racism: Voices from the Grassroots**. Boston: South End Press, 1993.

CRENSHAW, Kimberlé. **Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Color**. Stanford Law Review, Stanford, v. 43, n. 6, p. 1241–1299, 1991.

CRESWELL, John W. **Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches**. 4. ed. Thousand Oaks: SAGE Publications, 2014.

FRASER, Nancy. **Redistribution or Recognition? A Political-Philosophical Exchange**. London: Verso, 2009.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 14. ed. São Paulo: Hucitec, 2014.

PIRES, Ana Carolina F.; KNEIB, Érika C.; RIBEIRO, Rômulo J. C. **Impactos da metropolização no sistema de transporte coletivo: estudo de caso na Região Metropolitana de Goiânia**. Cadernos Metrôpole, São Paulo, v. 22, n. 47, 2020.
PORTO, Marcelo Firpo; PACHECO, Tania. **O mapa dos conflitos relacionados à injustiça ambiental e à saúde no Brasil**. Sustainability Science, v. 13, 2018.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2019.

SAULE JÚNIOR, Nelson. **O direito à cidade: fundamentos para a construção de uma nova agenda urbana**. São Paulo: Instituto Pólis, 1997.

SOJA, Edward W. ***Seeking Spatial Justice***. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.

VIEGAS, Karina; LIMA, Juliana. **Mobilidade e gênero: desafios para políticas públicas inclusivas**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 23, n. 2, p. 289–306, 2021.