



RECALCULANDO A ROÇA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

Neurodiversidade: intersecções e justiça espacial na mobilidade urbana *Neurodiversity: Intersections and Spatial Justice in Urban Mobility*

Bruno Santana do Nascimento

Especialista em Mobilidade Urbana e cidade Contemporânea, Escola da Cidade
Discente e pesquisador, Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo –
FATEC Tatuapé

[E-mail: bruno.nascimento43@fatec.sp.gov.br](mailto:bruno.nascimento43@fatec.sp.gov.br)

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tem sido reconhecida como um direito fundamental para o exercício da cidadania, mas sua implementação ainda falha em contemplar a diversidade cognitiva. A neurodiversidade, emerge como um eixo crítico nesse debate, evidenciando como ambientes urbanos podem excluir indivíduos com funcionamento neurológico atípico. No contexto das periferias latino-americanas, essa discussão ganha contornos específicos, onde desigualdades socioespaciais se interseccionam com barreiras sensoriais e cognitivas (Nascimento; Ulian, 2024).

Embora estudos globais (Hall; Bates, 2019; Kenna, 2023) tenham avançado na compreensão das barreiras enfrentadas por neurodivergentes em cidades do Norte Global, persiste uma lacuna crítica sobre como essas dinâmicas operam em periferias do Sul Global, marcadas por precariedade infraestrutural e exclusão histórica. Além disso, políticas públicas brasileiras, como o programa o “Atende+” em São Paulo, que, embora ofereça transporte porta-a-porta, restringem-se a adaptações físicas, negligenciando demandas neurodivergentes (Nascimento, 2025).

Pesquisas recentes destacam que espaços de transporte público são ambientes multidimensionais de exclusão para neurodivergentes, combinando superlotação, ruídos e interações sociais não mediadas (Wilson, 2011; Kenna, 2023). No entanto, tais estudos concentram-se em cidades europeias ou norte-americanas, deixando em aberto como gênero, raça e classe amplificam essas barreiras em contextos periféricos no sul global. Principalmente a cerca da sobrecarga histórica de gênero e raça na mobilidade urbana (ITDP, 2022). A neurogeografia urbana (Kenna, 2023) oferece um marco teórico promissor, mas carece de aplicações em realidades como a brasileira.

Este estudo analisa como a interseção entre neurodiversidade, gênero e classe social configura barreiras à mobilidade cotidiana para cuidadoras e pessoas neurodivergentes na periferia da Zona Leste de São Paulo. Combinando revisão bibliográfica, etnografia e análise espacial, identificamos três eixos de exclusão – infraestrutural, político e social – e propomos recomendações para políticas neuro-inclusivas, contribuindo para o debate sobre justiça espacial no Sul Global.



RECALCULANDO A ROÇA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

2 DESENVOLVIMENTO

Este estudo adotou uma abordagem qualitativa, combinando etnografia como princípios norteadores (MALINOWSKI, 1922) com análise espacial crítica. A pesquisa foi conduzida na Zona Leste de São Paulo, região que concentra os maiores índices de desigualdade da cidade (Nossa São Paulo, 2024).

2.1 Marco teorico

A neurodiversidade, enquanto conceito cunhado por Judy Singer em 1999 (Ortega, 2008), desafia paradigmas patologizantes ao reconhecer as diferenças neurológicas como variações naturais da experiência humana. No contexto urbano, essa perspectiva revela como os espaços e infraestruturas, especialmente nas periferias, operam como ambientes excludentes para indivíduos neurodivergentes. A Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece o transporte como direito fundamental (BRASIL, 2012), mas políticas recentes não tem demonstrado avanço em contemplar as necessidades sensoriais e cognitivas em suas preposições, criando um cenário de injustiça espacial, como culminado por Soja (2010) agravado pela interseção com marcadores de gênero e classe.

Como demonstram Kenna (2023) e Hall e Bates (2019), a experiência neurodivergente no transporte pode ser marcada por camadas de exclusão que se manifestam em três dimensões: infraestrutural, social e política. Na Zona Leste de São Paulo, essa dinâmica assume contornos particulares. A superlotação, citada por 70% das famílias entrevistadas, não é apenas um incômodo físico, mas um mecanismo que amplifica sensibilidades sensoriais, limita estratégias de autorregulação e expõe os usuários a julgamentos morais. Essa realidade é agravada pela desconexão espacial entre redes de transporte de massa e serviços de saúde especializados, que obriga deslocamentos exaustivos, penalizando principalmente mulheres cuidadoras (100% das entrevistadas) de baixa renda, grupo que enfrenta uma tripla carga: precariedade infraestrutural, violência de gênero e responsabilidade pelo cuidado. Em complemento a sobrecarga histórica que intersecciona gênero e raça na mobilidade urbana (Nascimento, 2023).

A análise espacial complementar revela como a concentração de equipamentos de saúde em áreas longinquoas das rede principal de transporte (malha metroferroviária e corredores de ônibus) e a falta de integração entre políticas públicas aprofundam desigualdades. Programas como o "Atende+" em São Paulo, que focam em adaptações físicas para mobilidade reduzida, ignoram demandas neurodivergentes embora também abarquem a demanda de pessoas neurodivergentes (Nascimento, 2025), reforçando o que Harvey (2009) critica como a cidade-mercadoria, voltada a usuários "padrão". Essa lacuna reflete um "déficit de reconhecimento" (Honneth, 2003), onde necessidades específicas são invisibilizadas.

A neurodiversidade, portanto, amplia o conceito de justiça espacial na periferia global. Não se trata apenas de distribuir infraestrutura, mas de reconhecer que diferentes corpos e mentes experienciam a cidade de formas radicalmente distintas. As vozes das cuidadoras da Zona Leste, ausentes nos debates e decisões (Nascimento & Ulian, 2024), mostram que a verdadeira inclusão exige repensar o planejamento urbano a partir das margens, onde a precariedade e a criatividade cotidiana se entrelaçam. Soluções como comitês gestores intersetoriais e campanhas de



RECALCULANDO A ROÇA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

conscientização coproduzidas e inserção do tema nos conselhos gestores emergem não como medidas técnicas, mas como possibilidades éticas de reexistência urbana.

2.2 Metodologia

Este estudo adotou uma abordagem etnográfica crítica (Pereira; Santos, 2015) para investigar as barreiras enfrentadas por neurodivergentes no transporte público da Zona Leste de São Paulo. A pesquisa combinou entrevistas semiestruturadas com 11 famílias – 72,7% delas chefiadas por mulheres negras com renda inferior a dois salários mínimos – e observações pontuais em estações de ônibus e trens. A análise qualitativa foi enriquecida pela triangulação com dados espaciais, incluindo o mapeamento da distribuição de equipamentos de saúde especializados e das rotas de transporte público, permitindo cruzar narrativas individuais com padrões territoriais de exclusão.

Embora a amostra reduzida e a impossibilidade de imersão prolongada (limitações típicas de estudos de iniciação científica) tenham restringido o escopo da investigação, a combinação de métodos permitiu capturar aspectos cruciais da experiência neurodivergente. Os relatos das cuidadoras, que representaram 100% dos entrevistados, revelaram padrões recorrentes: 70% destacaram a superlotação como principal barreira sensorial, enquanto 40% relataram gastar parte significativa da renda familiar com transportes alternativos para evitar crises.

A metodologia privilegiou a perspectiva dos participantes, evitando juízos normativos para focar na descrição densa de suas experiências cotidianas. Essa escolha revelou-se particularmente relevante para capturar dimensões não visíveis nos dados quantitativos, como o medo de assédio ao usar assentos reservados ou a carga emocional de justificar constantemente comportamentos neuroatípicos. A integração entre narrativas pessoais e análise espacial evidenciou como a exclusão opera simultaneamente nas escalas corporal, social e territorial, oferecendo uma compreensão multidimensional do problema.

2.3 Resultados

Os dados revelam um cenário de exclusão interseccional no transporte público da Zona Leste de São Paulo, onde 70% das famílias neurodivergentes dependem desse modal, mas 60% o avaliam como "ruim" ou "péssimo". Essa contradição expõe a precaridade de um sistema que, embora essencial para o acesso a serviços básicos (80% das viagens destinam-se a consultas médicas), opera como mecanismo de marginalização. A superlotação, citada por 70% dos entrevistados, transcende a questão da capacidade física: transforma-se em barreira sensorial que desencadeia crises, limita estratégias de autorregulação e expõe os usuários ao julgamento social. Como resultado, 40% das famílias sacrificam parte significativa de sua renda mensal com transportes alternativos, comprometendo recursos essenciais para tratamentos e sustento básico.

A análise qualitativa revela como essas dinâmicas se articulam com marcadores de gênero e classe. As mulheres cuidadoras, todas responsáveis por acompanhantes neurodivergentes, relatam



RECALCULANDO A ROÇA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

uma dupla carga: além de gerenciar crises sensoriais em ambientes hostis, enfrentam a desconfiança de outros passageiros ao verem seu acompanhado utilizarem assentos reservados. É extremamente comum associarem episódios de crise com malcriação, ecoando um padrão identificado em 65% dos relatos. Essa hostilidade cotidiana explica por que muitas famílias optam pelo isolamento: 30% reduziram drasticamente seus deslocamentos, restringindo acesso a direitos básicos como cultura e lazer (apenas 10% das viagens têm esses destinos).

A análise dados espaciais demonstrou como a exclusão se territorializa: a concentração de serviços especializados longe dos eixos de transporte obriga deslocamentos prolongados em condições precárias, criando um ciclo perverso onde a distância geográfica se converte em distância social. Enquanto estudos europeus (Kenna, 2023) destacam a falta de adaptações tecnológicas, nossos resultados revelam problemas mais elementares: a ausência de treinamento básico para motoristas (citada por 85% das cuidadoras) e a total invisibilidade das necessidades neurodivergentes nos contratos de concessão ou debates públicos (Nascimento; Ulian, 2024). Essa desconexão entre políticas públicas e realidade periférica exemplifica o que Soja (2010) denomina "injustiça espacial": não apenas desigualdade no acesso, mas negação sistemática do direito à cidade às famílias neuroatípicas.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os achados da pesquisa apontam para a urgência de reinventar as políticas de mobilidade urbana a partir de uma perspectiva neurodiversa. Os três eixos de exclusão identificados - infraestrutura hostil, invisibilidade política e carga tripla sobre cuidadoras - demandam respostas que transcendam as abordagens convencionais. Enquanto cidades europeias investem em soluções tecnológicas como telas digitais preditivas (Kenna, 2023), a realidade da periferia paulistana exige intervenções mais fundamentais: formação de condutores para lidar com crises sensoriais, reserva efetiva de assentos sem constrangimentos e integração real entre transporte público e redes de saúde.

A experiência do programa "Atende+" revela os limites das políticas que tratam a neurodiversidade sem política intersetorial (transporte, saúde e direito humano). A verdadeira inclusão requer reconhecimento institucional das diferenças cognitivas - lacuna que só será superada com a participação ativa da população neurodivergentes e cuidadores no desenho das políticas. As sugestões das próprias famílias entrevistadas apontam caminhos: comitês gestores intersetoriais, campanhas de conscientização coproduzidas com a comunidade e revisão dos contratos de concessão para incluir critérios neuroinclusivos.

Este estudo demonstra que a justiça espacial na mobilidade urbana exige repensar não apenas as infraestruturas, mas as epistemologias do planejamento urbano. Como evidenciam os relatos das cuidadoras da Zona Leste, a mobilidade urbana sensível a uma visão neuroinclusiva será alcançada quando o espaço público e suas políticas de produção for ressignificado a partir da contemplação da existência e da participação dessa comunidade - não como concessão, mas como reconhecimento ético da pluralidade humana.



RECALCULANDO A ROTÁ NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVÁ

26 a 29 de novembro de 2025

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Diário Oficial da União, Brasília, 2012.
- HALL, Edward; BATES, Emma. Hatescape? A Relational Geography of Disability Hate Crime, Exclusion and Belonging in the City. **Geoforum**, v.101, p.100-110, 2019.
- HARVEY, David. **Social Justice and the City**. Athens: University of Georgia Press, 2009.
- HONNETH, Axel. **Luta por reconhecimento: a gramática moral dos conflitos sociais**. São Paulo: Editora 34, 2003.
- ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Transporte para Todas: Gênero e Raça na Mobilidade Urbana**. São Paulo: ITDP, 2022.
- KENNA, Therese. Cities of Neurodiversity: New Directions for an Urban Geography of Neurodiversity. **Area**, v.54, n.4, p.646-654, 2022.
- KENNA, Therese. Neurodiversity in the City: Exploring the Complex Geographies of Belonging and Exclusion in Urban Space. **The Geographical Journal**, v.189, n.1, p.1-15, 2023.
- LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Edições Nobel, 1991.
- NASCIMENTO, B. S. Relatório de Iniciação Científica: **Neurodiversidade e Mobilidade Urbana na Zona Leste**. São Paulo: FATEC Tatuapé, 2023.
- NASCIMENTO, B. S.. Neurodiversidade e transporte público assistido: desafios e intersecções em São Paulo. In: **XXI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ENANPUR)**, 2025, Curitiba. Anais [...].Curitiba: UFPR, 2025.
- NASCIMENTO, B. S.; ULLAN,F.. Mobilidade e acessibilidade: a dimensão da neurodiversidade nas condições de deslocamento na Zona Leste de São Paulo. In: **XVIII SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA**, 2024, Niterói. Anais [...]. Niterói: UFF, 2024.
- NOSSA SÃO PAULO. **Mapa da Desigualdade**. [S. l.], 2024. Disponível em: [<https://institutocidadessustentaveis.shinyapps.io/mapadesigualdadesaopaulo2024>]. Acesso em: 10/05/2025.
- ORTEGA, Francisco. **O sujeito cerebral e o movimento da neurodiversidade**. In: _____. Mana, Rio de Janeiro, v.14, n.2, p.477-509, 2008.
- SILVEIRA, M. A.; BICHUETI, R. S. Neurodiversidade e cidades inteligentes: uma revisão sistemática. **Revista de Gestão Social e Ambiental**, v.18, n.2, e04632, 2024.
- SOJA, Edward W. **Seeking Spatial Justice**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.