UNIVERSIDADE ESTADUAL DO NORTE DO PARANÁ

AMANDA CAROLINE SCHALLENBERGER SCHAURICH

VULNERABILIDADES DE GÊNERO E MOBILIDADE: O PLANEJAMENTO URBANO COMO INSTRUMENTO PARA A GARANTIA DO TRANSPORTE SEGURO E INCLUSIVO DAS MULHERES NAS CIDADES

JACAREZINHO

2024

AMANDA CAROLINE SCHALLENBERGER SCHAURICH

VULNERABILIDADES DE GÊNERO E MOBILIDADE: O PLANEJAMENTO URBANO COMO INSTRUMENTO PARA A GARANTIA DO TRANSPORTE SEGURO E INCLUSIVO DAS MULHERES NAS CIDADES

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Ciência Jurídica do Centro de Ciências Sociais e Aplicadas do Campus de Jacarezinho da Universidade Estadual do Norte do Paraná, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Ciência Jurídica, sob a orientação do Prof. Dr. Paulo Henrique de Souza Freitas.

JACAREZINHO

2024

Ficha catalográfica elaborada por Lidia Orlandini Feriato Andrade, CRB 9/1556, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UENP

Schaurich, Amanda Caroline Schallenberger
S313v Vulnerabilidades de gênero e mobilidade: o planejamento urbano como instrumento para a garantia do direito ao transporte seguro e inclusivo das mulheres nas cidades / Amanda Caroline Schallenberger Schaurich; orientador Paulo Henrique de Souza Freitas - Jacarezinho, 2024.
100 p. :il.

Dissertação (Mestrado Acadêmico Direito) - Universidade Estadual do Norte do Paraná, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Programa de Pós-Graduação em Ciência Jurídica, 2024.

1. Vulnerabilidade de Gênero. 2. Planejamento Urbano. 3. Direito à Cidade. 4. Violência de Gênero. 5. Políticas Públicas. I. Freitas, Paulo Henrique de Souza, orient. II. Título. CDD: 342.74

AMANDA CAROLINE SCHALLENBERGER SCHAURICH

VULNERABILIDADES DE GÊNERO E MOBILIDADE: O PLANEJAMENTO URBANO COMO INSTRUMENTO PARA A GARANTIA DO TRANSPORTE SEGURO E INCLUSIVO DAS MULHERES NAS CIDADES

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Ciência Jurídica do Centro de Ciências Sociais e Aplicadas do Campus de Jacarezinho da Universidade Estadual do Norte do Paraná, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Ciência Jurídica, sob a orientação do Prof. Dr. Paulo Henrique de Souza Freitas.

Aprovada em: ___/___/_____

_____

Prof. Dr. Paulo Henrique de Souza Freitas

(Orientador)

_____

Prof. Dr. Mauricio Gonçalves Saliba

(Membro interno)

_____

Prof. Dra. Sandra Maria Scheffer

(Membro externo)

Aos meus pais, por nunca medirem esforços para a realização dos meus sonhos.

AGRADECIMENTOS

Inicialmente, agradeço a Deus pela realização desse sonho e por me fazer entender que Seu tempo é perfeito e seus planos são pontuais.

Sou igualmente grata aos meus pais, Cleuza e Volmir, que sempre me apoiaram e me deram forças para que eu alçasse meus voos e realizasse os meus sonhos. Obrigada por todo amor, aprendizado, força e companheirismo.

Não posso deixar de agradecer a toda minha família e aos amigos mais leais, pela confiança e ajuda na concretização deste sonho.

Agradeço aos professores da UNIOESTE que, durante a graduação, me orientaram e auxiliaram nos primórdios da minha vida acadêmica, especialmente à Prof. Dra. Silvia Mattei e ao Prof. Dr. Celito de Bona.

No Programa de Pós-Graduação em Ciência Jurídica do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da UENP, agradeço primeiramente ao meu orientador, Prof. Dr. Paulo Henrique de Souza Freitas, pela orientação exercida na elaboração dessa pesquisa e na escrita da dissertação. Meus sinceros agradecimentos ao Prof. Dr. Renato Bernardi que desde o primeiro contato demonstrou paciência, dedicação e disponibilidade para ajudar sempre que necessário e, também, por apresentar brilhantemente o mundo do direito e da arte. Não posso deixar de agradecer à querida Natalina, pela disposição em nos ajudar na Secretaria, e à Tia Izô, sempre disposta a me receber com um sorriso e um chá em meio ao tumulto do trabalho e dos estudos.

Sou muito grata aos meus colegas da turma 20 do mestrado pela parceria, especialmente à Camila Sanchez pela acolhida.

Um agradecimento em especial às amigas queridas que fiz na Pós, Alessandra Brustolin e Tayana Caldonazzo. Agradeço por compartilharem comigo não apenas os desafios da Pós, mas principalmente os bons momentos de amizade: conversas, risadas, conselhos e viagens. Obrigada por serem parte da minha rede de apoio.

Àqueles que esqueci de nominar, mas que fizeram parte dessa jornada, meu muito obrigada.

“Tantas

Escribir siendo mujer
escribir sobre escribir siendo mujer
escribir de otras mujeres que escriben.

Una jerarquia de responsabilidad
un llanto que no remedia
el lugar que a tantas les privó la historia.

Tantas
de una sociedad sin moldes para ellas
se hicieron com su própria arcilla.

Yo le escribo a tantas
yo quiero recitar lo más parecido
a lo que podría haber sido
llegar a tomarles la mano” (Florencia Parantelli em Otoños Depurados, 2022).

VULNERABILIDADES DE GÊNERO E MOBILIDADE: O PLANEJAMENTO URBANO COMO INSTRUMENTO PARA A GARANTIA DO TRANSPORTE SEGURO E INCLUSIVO DAS MULHERES NAS CIDADES

Resumo: A dissertação aborda o direito fundamental social no transporte das mulheres, a partir da vulnerabilidade de gênero nos transportes públicos. A análise é centralizada na mobilidade urbana e no planejamento urbano. As pesquisas realizadas apresentam uma lacuna quanto à análise do direito fundamental social ao transporte de mulheres e não relacionam a mobilidade feminina com o desenvolvimento sustentável. Questiona-se: de que forma o planejamento urbano pode contribuir para a mobilidade urbana de mulheres? O objetivo é demonstrar a potencialidade das políticas públicas específicas no planejamento urbano para garantir os deslocamentos de mulheres, com segurança e acessibilidade, nas cidades. Além de assegurar o direito ao transporte, essas estratégias visam reduzir vulnerabilidades de gênero e promover a inclusão social. A pesquisa é dogmática e de revisão bibliográfica. A mobilidade urbana de mulheres tem relação com o desenvolvimento sustentável na medida em que é incluída no ODS 11.2, que fomenta garantir o acesso de mulheres aos sistemas de transporte seguros e acessíveis. A desigualdade de gênero resulta em diferentes vulnerabilidades para as mulheres nas cidades. Essas vulnerabilidades são agravadas à medida de suas interseccionalidades, que coloca as mulheres em maior exposição à violência nos espaços públicos de mobilidade urbana. Isso compromete o direito fundamental ao transporte e os direitos humanos. Conclui-se que a mobilidade urbana é afetada pela vulnerabilidade de gênero, resultando na violação do direito ao transporte das mulheres, o que é verificado de forma mais incisiva nas interseccionalidades de gênero, classe e raça. Foi demonstrado que através de políticas públicas específicas sobre o assunto, o planejamento urbano se apresenta como um instrumento fundamental para melhorar a mobilidade urbana das mulheres, assegurando o direito ao transporte, o desenvolvimento sustentável e o direito à cidade. A implementação de soluções urbanas adequadas pode mitigar os desafios atuais da mobilidade de gênero e promover uma vida digna para as mulheres.
Palavras-chave: Vulnerabilidade de Gênero; Planejamento Urbano; Direito à Cidade; Violência de Gênero; Políticas Públicas.

GENDER AND MOBILITY VULNERABILITIES: URBAN PLANNING AS AN INSTRUMENT TO GUARANTEE SAFE AND INCLUSIVE TRANSPORT FOR WOMEN IN CITIES

Abstract: The dissertation addresses women's fundamental social right to transportation, based on gender vulnerability in public transportation. The analysis focuses on urban mobility and urban planning. Research conducted to date presents a gap in the analysis of women's fundamental social right to transportation and does not relate female mobility to sustainable development. The question is: how urban planning can contribute to women's urban mobility? The objective is to demonstrate the potential of specific public urban planning policies to guarantee women's safe and accessible travel in cities. In addition to ensuring the right to transportation, these strategies can reduce gender vulnerabilities and promote social inclusion. The research is dogmatic and a bibliographic review. Women's urban mobility is related to sustainable development to the extent that it is included in SDG 11.2, which aims to guarantee women's access to safe and accessible transportation systems. Gender inequality results in different vulnerabilities for women in cities. These vulnerabilities are aggravated as their intersections, which puts women at greater exposure to violence in public urban mobility spaces. This compromises the fundamental right to transportation and human rights. It is concluded that urban mobility is affected by gender vulnerability, resulting in the violation of women's right to transportation, which is most incisively verified in the intersections of gender, class and race. It has been demonstrated that through specific public policies on the subject, urban planning presents itself as a fundamental instrument to improve women's urban mobility, ensuring the right to transportation, sustainable development and the right to the city. The implementation of adequate urban solutions can mitigate the current challenges of gender mobility and promote a dignified life for women.
Keywords: Gender Vulnerability; Urban Planning; Right to the City; Gender Violence; Public Policy.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Escultura “O Impossível”, 1945, da artista brasileira Maria Martins….....21
Figura 02 – Ilustração referente aos meios mais fáceis de denunciar o agressor e com maior chance de punição …….....28
Figura 03 – Reações das mulheres às situações de violência (entre mulheres que passaram pelas situações descritas)…….....58
Figura 04 - Opinião das mulheres sobre iniciativas de campanhas informativas e educativas.....67
Figura 05 – Opinião das mulheres sobre iniciativas de assistência, participação e reeducação.....68
Figura 06 – Diferenças na mobilidade urbana de homens e mulheres em Viena, 1991.....81
Figura 07 – Totem interativo da Eletromidia.....84

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Resgate histórico – violência de gênero na mobilidade urbana (2017-2023) - %.....26
Tabela 02 – Relação da violência com o meio de transporte - %.....27
Tabela 03 – Violência de gênero na mobilidade urbana: por raça/cor.....33
Tabela 04 – Interseccionalidades entre fatores de vulnerabilidade.....34

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BRT – Bus Rapid Transit

CF/88 – Constituição da República Federativa do Brasil de 1988

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

ODM – Objetivos do desenvolvimento do milênio

ODS – Objetivos do desenvolvimento sustentável

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana

TJRJ – Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO14

1 MOBILIDADE URBANA NO TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL NA PERSPECTIVA DAS MULHERES17

1.1 DOMINAÇÃO MASCULINA E A MULHER NA SOCIEDADE20

1.2 A MULHER NAS CIDADES: VIOLÊNCIAS NA MOBILIDADE URBANA24

1.3 VULNERABILIDADES SOB A PERSPECTIVA INTERSECCIONAL NOS DESLOCAMENTOS URBANOS DE MULHERES30

2 A INFLUÊNCIA DO PLANEJAMENTO URBANO NA MOBILIDADE DA MULHER 40

2.1 O CONTEXTO DAS MULHERES NA MOBILIDADE URBANA A PARTIR DA CF/88 41

2.2 DIREITO URBANÍSTICO E PLANEJAMENTO URBANO.....45

2.3 PLANEJAMENTO URBANO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: O OBJETIVO 11.2 DA AGENDA 2030.....51

2.4 A EFETIVAÇÃO DO DIREITO AO TRANSPORTE E À MOBILIDADE URBANA POR MEIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS ATRELADAS AO PLANEJAMENTO MUNICIPAL.....56

3 ANÁLISE DE POLÍTICAS EXISTENTES ACERCA DA MOBILIDADE FEMININA 63

3.1 TRANSPORTE EXCLUSIVO: VAGÕES E ÔNIBUS ROSA NO RIO DE JANEIRO/RJ 68

3.2 A ESPANHA E AS PARADAS ANTIASSÉDIO.....76

3.3 URBANISMO FEMINISTA EM VIENA.....80

3.4 A TECNOLOGIA EM PROL DA SEGURANÇA DAS MULHERES.....84

CONCLUSÃO 88

REFERÊNCIAS.....90

INTRODUÇÃO

Tratar sobre questões atinentes aos direitos das mulheres pressupõe refletir sobre gênero, classe social, raça e outras interseccionalidades e vulnerabilidades, que afetam, sobretudo, a mobilidade desses grupos nas cidades. Além da violência doméstica e institucional, é nos deslocamentos que as mulheres são mais suscetíveis a sofrerem alguma forma de violência.

Nas cidades, as mulheres sofrem com a falta de equidade de gênero e são mais suscetíveis a sofrerem alguma forma de violência no espaço público, como na sua mobilidade, caracterizando-se a violência de gênero. Uma pesquisa realizada pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública e pelo Instituto Datafolha (2023) constatou que cerca de 12,8% das mulheres entrevistadas sofreram assédio de forma física (isto é, com contato) no transporte público e 41% em seu deslocamento a pé. Os Institutos Patrícia Galvão e Locomotiva (2023) verificaram que 74% das mulheres afirmaram já ter sido vítimas de violência em seus deslocamentos.

Isso acarreta a violação de direitos como o direito fundamental social ao transporte, assegurado constitucionalmente, o que afeta o direito de ir e vir e a dignidade da pessoa humana. A própria liberdade da mulher é afetada diante do cenário de insegurança na mobilidade urbana, contribuindo, inclusive, para a perpetuação da vulnerabilidade de gênero. Com isso, ocorre a exclusão social das mulheres, o que impacta na qualidade de vida nas cidades e, até mesmo, no desenvolvimento sustentável.

A mobilidade urbana de mulheres se apresenta como um instrumento na concretização do desenvolvimento sustentável, pois está ligada com os dezessete Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, criados em 2015 e previstos na Agenda 2030. A Agenda é um plano de ação voltado ao desenvolvimento sustentável, criado por líderes mundiais que traçaram metas a serem implementadas até 2030 com vistas à sustentabilidade, por meio da integração dos critérios ambiental, social e econômico. Neste viés, um dos pontos previstos nos ODS é a construção de cidades e comunidades sustentáveis (ODS 11), sendo que uma das sub-metas se refere aos sistemas de transportes, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, como mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos (ODS 11.2). Assim, a mobilidade feminina está elencada como um objetivo a

ser implementado para o desenvolvimento sustentável, no viés social.

Ao analisar o tema, há uma lacuna nas pesquisas realizadas até o momento no que se refere à análise do direito ao transporte, previsto no artigo 6º da Constituição Federal de 1988, no que tange às mulheres. Além disso, poucas pesquisas relacionam a mobilidade feminina com o desenvolvimento sustentável, no contexto da Agenda 2030 e no viés social da sustentabilidade.

O planejamento urbano é o responsável por estabelecer aspectos importantes da vida nas cidades, tais como mobilidade, lazer, saneamento, habitação, entre outros, uma vez que se refere ao conjunto de planos e ações do governo municipal que, em resumo, visa melhorar a qualidade de vida de seus habitantes. Sendo assim, é necessário que os instrumentos de planejamento urbano sejam eficazes e coesos, de modo a facilitar a vida da população, garantindo os direitos sociais e efetivando a inclusão social.

Diante disso, a pesquisa é norteada pela seguinte pergunta: de que forma o planejamento urbano pode ser implementado na questão da mobilidade urbana de mulheres?

A relevância do tema é verificada ao se refletir que a violência contra mulheres está presente em nossa sociedade, inclusive nos meios de transporte público, afetando, na seara da mobilidade urbana, além do direito social ao transporte, a liberdade de locomoção, que também é garantido pela Constituição Federal, e perpetuando a vulnerabilidade de gênero. Assim, a importância da temática é notada por se objetivar demonstração da necessidade de articulação de ações e formulação de políticas públicas que tratam sobre a mobilidade de gênero, a fim de promover a inclusão social das mulheres, impactando positivamente nas dinâmicas sociais das cidades.

Considerando o recorte apresentado, o tema do trabalho se difere de outras pesquisas realizadas pois aborda as vulnerabilidades de gênero na sociedade, com foco nos transportes, tendo como ponto de partida o planejamento urbano e o desenvolvimento sustentável, a partir de medidas já existentes que podem ser aprimoradas e amplificadas com o objetivo de garantir uma mobilidade segura e acessível às mulheres.

A metodologia utilizada se insere na pesquisa dogmática, pois foi analisado como a norma constitucional pode ser melhor aplicada, com objetivo explicativo, a fim de demonstrar a relação entre a mobilidade urbana e a vulnerabilidade social, e

executada com procedimentos de revisão bibliográfica, explorando-se a legislação, a doutrina e artigos, fazendo-se, após, uma análise dos pensamentos de estudiosos sobre o assunto cuja técnica de pesquisa utilizada é a bibliográfica e documental.

O trabalho foi dividido em três seções. Na primeira seção, realizou-se uma análise acerca da vulnerabilidade de gênero na sociedade e, especificamente, nos transportes, com base em dados e reflexões acerca da opressão feminina na sociedade. Na segunda seção, abordou-se o planejamento urbano e sua influência na mobilidade das mulheres, analisando-se a relação do desenvolvimento sustentável para a questão, no contexto da Agenda 2030. Por fim, na terceira seção foram analisadas medidas existentes com foco na segurança na mobilidade das mulheres.

A temática está vinculada à área de concentração do Programa de Pós-Graduação em Ciência Jurídica (Teorias da Justiça: Justiça e Exclusão), considerando que objetiva demonstrar a necessidade de articulação de ações e formulação de políticas públicas que tratem sobre a mobilidade de gênero, a fim de promover a inclusão social das mulheres, impactando positivamente nas dinâmicas sociais das cidades. Ademais, o trabalho possui vínculo temático com a linha de pesquisa em que está inserido, qual seja, Direitos e Vulnerabilidades, na medida em que objetiva, a partir da análise da temática do planejamento e mobilidade urbanos, a diminuição da vulnerabilidade social de gênero, analisando a capacidade de fruição de direitos sociais pelas mulheres.

1 MOBILIDADE URBANA NO TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL NA PERSPECTIVA DAS MULHERES

As dinâmicas sociais que permeiam o meio urbano representam as complexidades das interações humanas, onde as desigualdades desempenham um papel central. Isso se reflete na disparidade de recursos e oportunidades na sociedade. Diferentes grupos ocupam espaços distintos e enfrentam realidades diversas nas quais diferentes barreiras podem restringir ou facilitar a participação de determinados indivíduos e grupos. A análise e interpretação da dinâmica das desigualdades nas cidades desempenham um papel fundamental para a redução das desigualdades.

O gênero[1] é um dos marcadores sociais das diferenças (Liczbinski; Brustolin; Marcandeli, 2023, p. 24) e os estudos de gênero, crescentes nos últimos anos, têm desempenhado um papel fundamental para identificar as raízes dos problemas sociais. Ao propor reflexões e debates, contribuem para a viabilização de meios para uma sociedade mais igualitária, como avanços legislativos, criação de políticas públicas e outros.

De acordo com Scott, o termo “gênero”, em seu uso recente mais simples, é tido como sinônimo de “mulheres”. Isso ocorre, segundo a autora, para conferir mais aceitabilidade política aos estudos e pesquisas científicas e acadêmicas:

> Enquanto a expressão ‘história das mulheres’ revela a sua posição política ao afirmar (contrariamente às práticas habituais) que as mulheres são sujeitos históricos legítimos, o ‘gênero’ inclui as mulheres sem as nomear, e parece assim não se constituir em uma ameaça crítica (1989, p. 1056, tradução nossa[2]).

Scott (1989) ainda abre os olhos da sociedade para a existência de abordagens distintas no que se refere à análise do gênero pelas teorias feministas. Para ela, a definição de gênero tem duas partes e várias sub-partes; mas, no geral,

---

1 Não se desconhece que o gênero é uma categoria criada pelo feminismo e que já foi desconstruída pelo próprio feminismo, no sentido de realizar a abertura desse conceito para abranger outros grupos além de mulheres. Porém, quando se trata de gênero nesse trabalho, o foco será apenas com relação às mulheres, diante da necessidade de realização de um recorte que possibilite o aprofundamento adequado na análise.

2 No original: Whereas the term “women’s history” proclaims its politics by asserting (contrary to customary practice) that women are valid historical subjects, “gender” includes but dos not name women and so seems to pose no critical threat.

trata-se de um elemento constitutivo de relações sociais baseado nas diferenças percebidas entre os sexos, além de ser uma forma de significar as relações de poder

Trata-se, assim, de uma categoria criada a partir de teorias feministas. Entretanto, tal conceituação ejá foi desconstruída pelo próprio feminismo, tendo ocorrido a abertura desse conceito para abranger outros grupos além de mulheres[3].

Para as teorias feministas críticas contemporâneas as relações de gênero não devem ser homogeneizadas nem generalizadas. Abre-se espaço, assim, para a ideia de “desigualdades de gênero”, uma vez que dentro do gênero há assimetria a partir de diferentes aspectos como raça, classe social, etnia e sexualidade. A análise do contexto das desigualdades de gênero, portanto, não pode desconsiderar as *interseccionalidades*. A palavra interseccionalidade foi mencionada em 1989 por Kimberlé Crenshaw e essa definição vem sendo complementada recentemente com o uso por autoras do feminismo negro como bell hooks (2020) e Angela Davis (2016). O feminismo decolonial também analisa as interações sociais a partir de uma perspectiva interseccional, ao considerar que "somente ao perceber gênero e raça como tramados ou fundidos indissoluvelmente podemos ver as mulheres de cor" (Lugones, 2020, p. 60).

O próprio ambiente urbano não pode ser considerado neutro, na medida em que reflete estruturalmente as desigualdades de gênero (Sito; Felix, 2021, p. 17). O direito à cidade, na concepção atual, deve ser analisado sob a ótica das desigualdades, da opressão e da violência existentes. “Debater a cidade como território de opressão de raça e gênero é fundamental para termos mulheres vivendo com dignidade, com janelas abertas para a cidade” (D’Ávila, 2021, p. 14).

Em 1967, Henri Lefebvre escreveu o seu ensaio "O Direito à Cidade", afirmando que esse direito era, ao mesmo tempo, uma queixa e uma exigência. Queixa, por ser “uma resposta à dor existencial de uma crise devastadora da vida cotidiana na cidade”; e exigência no sentido de “encarar a crise nos olhos e criar uma vida urbana alternativa que fosse menos alienada” (Harvey, 2014, p. 11). O direito à cidade surge a partir de uma luta pela cidade.

> [...] a ideia do direito à cidade não surge fundamentalmente de diferentes caprichos e modismos intelectuais (embora eles existam em grande número, como sabemos). Surge basicamente das ruas, dos bairros, como um grito de

3 Inobstante a isso, nesse trabalho será abordado apenas o grupo mulheres, como já justificado anteriormente.

> socorro e amparo de pessoas oprimidas em tempos de desespero (2014, p. 15).

Esse trecho da obra de Harvey remete à ideia de que o direito à cidade advém das necessidades dos grupos vulnerabilizados, como uma resposta a um “grito de socorro”. Entretanto, isso está longe da realidade, ao considerar que são justamente esses grupos que tendem a ter seus direitos violados.

O direito à cidade é positivado no ordenamento jurídico brasileiro no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), ao prever que uma das diretrizes gerais da política urbana é a “garantia do direito a cidades sustentáveis”, sendo esse entendido como “o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (artigo 2º, inciso I, do Estatuto).

Trata-se de um direito “difuso e coletivo, de natureza indivisível, de que são titulares todos os habitantes da cidade, das gerações presentes e futuras” (Amanajás; Klu, 2018, p. 29). Embora o direito à cidade não esteja previsto expressamente na Constituição Federal, é considerado um direito fundamental, pois engloba uma série de direitos que comporta direitos fundamentais. O direito à cidade é fundamental pois envolve “[...] síntese do direito à moradia, à gestão democrática, à política urbana e ao meio ambiente” (Prestes, 2008, p. 171).

O reconhecimento do direito à cidade como um direito fundamental é relevante pelas consequências da fundamentalidade. “Os direitos fundamentais são sempre transindividuais e legitimam restrições aos direitos subjetivos individuais com base em interesse coletivo ou comunitário prevalente” (Prestes, 2008, p. 172). Portanto, o direito à cidade impõe um dever geral de efetivação, a partir da prevalência do interesse coletivo.

A sociedade é historicamente marcada por atos de violência individuais e coletivos. As vítimas dessas violências são geralmente pessoas ou grupos vulnerabilizados e em situação de opressão, sofrendo atos de violência por indivíduos de grupos considerados "dominantes"[4].

Ao refletir sobre “[...] a quem se dirige a violência em nossa sociedade?”, Bandeira (2017, p. 21) identifica o corpo feminino como um espaço preferencial, “não

4 Para fins desse trabalho, considera-se como “grupos dominantes” aqueles que não possuem circunstâncias de vulnerabilidade, tais como grupos de pessoas brancas e de classe média alta, especialmente homens.

apenas pelo volume de assassinatos de mulheres que vêm ocorrendo nas últimas décadas, como também pelo grau de barbárie ao qual tem sido submetido".

O Conselho Nacional de Justiça, no Protocolo para Julgamento com Perspectiva de Gênero (2021), conceitua a violência de gênero como sendo aquela que ocorre em razão de desigualdades estruturais de gênero. Isso significa dizer que a violência de gênero decorre da desigualdade oriunda da estrutura da sociedade patriarcal, na qual as mulheres se encontram em uma posição de submissão e opressão para com os homens.

De acordo com Bandeira (2017, p. 26), a violência, no geral, não ocorre de forma aleatória, mas sim, é carregada pela cultura, tanto de etnia e sexuada como de gênero. A autora defende que a violência não se trata de um fato natural, mas que hoje representa uma grande ameaça para a condição de sobrevivência tanto individual como social de qualquer ser humano, em especial das mulheres.

A violência contra as mulheres pode ser considerada uma manifestação da própria desigualdade de gênero existente, que possui raízes profundas na sociedade, tratando-se de uma questão complexa.

Ao se analisar o direito à cidade na perspectiva das mulheres, é possível verificar que esse grupo encontra diversos entraves para a efetivação desse direito. O ambiente das cidades não é neutro e isso é refletido nas relações sociais, de modo que, nas cidades, as mulheres encontram dificuldades para a efetivação de seus direitos sociais, inclusive no que tange àqueles relacionados ao direito à cidade: a moradia, o transporte, a segurança, entre tantos outros.

Nesse cenário que destaca, para fins dessa pesquisa, a mobilidade urbana, que também se apresenta como entrave à efetivação do direito à cidade pelas mulheres, em razão do cenário de insegurança nos deslocamentos, como será averiguado.

1.1 DOMINAÇÃO MASCULINA E A MULHER NA SOCIEDADE

A violência de gênero é entendida por Bandeira (2017) como uma força social que, segundo ela, possui capacidade para estruturar as relações sociais. A autora apresenta algumas razões que motivam os homens a cometer tais agressões, como o descontrole das emoções e a insubordinação feminina ao desejo masculino. A

violência de gênero é consequência de desigualdades baseadas na condição de sexo e, até mesmo, da própria vulnerabilidade de gênero.

Conforme a célebre frase de Beauvoir (1967, p. 9), “[...] ninguém nasce mulher: torna-se mulher”, o que demonstra, para Meinerz (2012), que a desigualdade entre homens e mulheres é fruto de uma imposição da vida em sociedade.

A desigualdade existente surge de uma construção social, não possuindo qualquer relação com fatores biológicos como o sexo em si. Assim, a desigualdade entre homens e mulheres não é um fator natural, mas sim, um fator do patriarcalismo.

Desde o surgimento do modelo de família patriarcal, as mulheres sempre estiveram em uma posição de "submissão" em relação aos homens, tendo em vista que a figura de poder era o homem. Esse cenário, contudo, não existia apenas na família, tendo se alastrado para a sociedade como um todo e criado uma cultura sexista e patriarcal, na qual a dominação masculina ganha força e as mulheres precisam lutar para conquistar seu espaço na sociedade. Assim, o patriarcado é tido como uma estrutura social hierárquica que molda as relações interpessoais.

Embora o conceito de patriarcado sofra transformações, pode se entender essa estrutura como sendo de dominação masculina, ou, até mesmo, de opressão das mulheres (Delphy, 2009), de modo que se refere a um sistema no qual as mulheres são mantidas em um cenário de subordinação em relação aos homens.

A submissão da mulher se fez presente na sociedade no decorrer dos séculos e ainda é verificada, embora tenham havido inúmeras conquistas como a positivação de direitos, cuja efetivação é dificultada justamente pelo fato de, por vezes, a mulher se encontrar em uma posição de inferioridade para com os homens (Muller; Besing, 2018).

Apesar de ser algo histórico e existente há séculos, Beauvoir (1970, p. 12) questiona: “De onde vem essa submissão na mulher?”. A autora reflete que as mulheres não estão em minoria numérica (uma vez que há tantas mulheres quanto homens no mundo); não houve um acontecimento histórico que levou à dominação (como a escravidão na América); e não ocorreu um “desenvolvimento histórico” (como o surgimento do proletariado).

> Elas são mulheres em virtude de sua estrutura fisiológica; por mais longe que se remonte na história, sempre estiveram subordinadas ao homem: sua dependência não é consequência de um evento ou de uma evolução, ela não aconteceu. E, em parte, porque escapa ao caráter acidental do fato histórico que a alteridade aparece aqui como um absoluto (Beauvoir, 1970, p. 12-13).

A vulnerabilidade das mulheres é inerente à própria condição de mulher, decorrente da dominação masculina e da consequente submissão feminina presente em nossa sociedade há séculos. A submissão da mulher na sociedade é tema central de diversas discussões e, até mesmo, de representações artísticas. É o exemplo da escultura “O Impossível” (1945), da artista brasileira Maria Martins.

Uma representação artística pode ensejar diferentes interpretações, especialmente ao se considerar que a arte é subjetiva e pode provocar diferentes sensações em diferentes pessoas.

No caso da escultura de Maria Martins, independentemente do que a artista pretendia provocar com sua obra, a percepção que surge é a de que a escultura demonstrou a submissão da mulher, tão presente em nossa sociedade.

Ao analisar a escultura em questão, na versão exposta no Museu de Arte Latino-Americana de Buenos Aires - Malba[5], alguns elementos que retratam a submissão da mulher.

Figura 01: Escultura “O Impossível”, 1945, da artista brasileira Maria Martins



5 Atualmente, existem três versões da escultura, que vieram de moldes diferentes e estão expostas no Museu de Arte Latino-Americana de Buenos Aires (Malba), no Museu de Arte Moderna de Nova York (MoMA) e no Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro (MAM-RJ) (Malba, 2024).

Fonte: Malba, 2024

A figura da direita representa o homem e a figura da esquerda, a mulher. Embora o homem seja mais baixo que a mulher, ele está em uma posição agressiva, levantando-se e tentando se assomar sobre ela que, por sua vez, ainda que seja mais alta, está se abaixando, tentando se diminuir.

A representação ainda demonstra que o homem ocupa basicamente o dobro do espaço da mulher, de modo que, além de elevar-se para cima, ele também avança sobre ela e invade o seu espaço.

A dualidade passivo-agressivo é evidente ao analisar a escultura, ainda mais ao se considerar que a mulher (na condição de passiva) está visivelmente em uma posição de submissão, ao passo em que o homem (na condição de agressivo) está como dominante.

Essa representação demonstra que, não importa as circunstâncias que envolvam as mulheres, elas muito provavelmente estarão em uma condição de submissão para com os homens, pelo simples fato de ser mulher.

Como consequência desse cenário de opressão, que se destaca em uma sociedade patriarcal, episódios de violência contra a mulher tornam-se corriqueiros, além da exclusão social desse grupo de diversos espaços sociais, com o agravamento à medida das interseccionalidades.

A exclusão social das mulheres pode decorrer da própria violência de gênero. Bandeira afirma que “[...] a violência de gênero gera situações de exclusões, precariedades e de marginalização, ao satisfazer o agressor em detrimento do outro – da agredida” (2017, p. 29). Isto decorre pelo fato que, segundo a autora, “as raízes do exercício de poder são desiguais entre homens e mulheres”, mas a grande parte da violência masculina não é realizada contra quem é “visto como seu igual, ou a aquele que está nas mesmas condições de existência e de valor que o perpetrador”, o que torna as mulheres as maiores vítimas das violências perpetradas por homens.

Compreende-se, então, que a dominação masculina advinda do patriarcado gera situações de violência nas quais as mulheres são as vítimas, por estarem em situação de desigualdade. Com isso, as mulheres se situam em um cenário de vulnerabilidade, o que, aliado à violência de gênero, gera a exclusão social.

Muito se fala em desigualdade de gênero pautada nas diferenças (de oportunidades, de vivências, de acesso, entre muitas outras) entre homens e mulheres. Não se pode olvidar, contudo, das diferenças existentes dentro da própria categoria mulher.

É nesse sentido que a pesquisa realizada pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública e pelo Instituto Datafolha evidenciou que “são as mulheres negras, de baixa escolaridade e em idade reprodutiva as mais vulneráveis” (2023).

Portanto, o número de casos de violência contra mulheres negras[6] e pobres são maiores do que os casos envolvendo mulheres brancas e com situação econômica mais favorável. São essas diferenciações que pretende se analisar a seguir.

1.2 A MULHER NAS CIDADES: VIOLÊNCIAS NA MOBILIDADE URBANA

O ambiente urbano não é neutro, embora o direito de vivenciar plenamente os bens públicos de uma cidade devesse ser de todos, de modo que “[...] diferentes grupos sociais se beneficiam de forma desigual dos espaços públicos” (Sito; Felix, 2021, p. 17). As mulheres estão suscetíveis a diversas formas de violência nas cidades pelo simples fato de ser mulher.

A violência de gênero não é recente. Contudo, seria de se esperar que após séculos de opressão e lutas pelos seus direitos, houvessem avanços em relação à segurança e proteção da mulher na sociedade. Porém, o quadro atual não é assim.

O Fórum Brasileiro de Segurança Pública e o Instituto Datafolha (2023), na 4ª edição da pesquisa intitulada “Visível e Invisível: a Vitimização de Mulheres no Brasil”, constataram que, na realidade, a violência contra as mulheres cresceu no ano de 2022, em todas as suas formas.

Um dos possíveis motivos levantados pelo Fórum e pelo Datafolha acerca do crescimento acentuado da violência contra as mulheres em 2022 se refere ao desfinanciamento dessas políticas por parte do Governo Federal, evidenciando que, no ano citado, houve a menor alocação orçamentária para o enfrentamento da violência contra mulheres da última década, sendo que “sem recursos financeiros,

6 Nessa pesquisa se optou por utilizar o termo “mulher negra” com base no referencial teórico de Grada Kilomba, diante da existência de diferenças teóricas entre os termos “mulher negra” e “mulher preta”.

materiais e humanos não se faz política pública". Outros fatores elencados pelo Fórum dizem respeito às restrições surgidas com a pandemia causada pela Covid-19, bem como, pela intensificação de movimentos ultraconservadores, que elegeram, por meio da ignorância sobre o tema, a igualdade de gênero como um assunto a ser combatido (Fórum Brasileiro de Segurança Pública; Instituto Datafolha, 2023, p. 8).

O processo de democratização na América-Latina é recente, sendo que o conservadorismo sempre esteve em pauta, mas intensificou-se a partir da campanha para as eleições presidenciais de 2018. Naquele ano, o presidente eleito foi Jair Bolsonaro, que desde sua campanha possuía um discurso de ódio voltado a grupos específicos, de modo que seu governo (2018-2022) foi pautado em retrocessos nas questões de gênero e diversidade. Embora Jair Bolsonaro não tenha sido eleito nas eleições de 2022, a majoritária eleição de grupos conservadores, seguindo a tendência mundial, apresenta um retrocesso aos direitos das mulheres (Lickzbinski; Brustolin; Marcandeli, 2023). O país que já apresentava insegurança em diversos aspectos ficou, assim, mais inseguro para as mulheres, resultado do ódio e da ignorância.

A pesquisa realizada pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública e pelo Instituto Datafolha apresenta dados alarmantes. Em uma análise histórica do período de 2017 a 2023, constatou-se que a violência atual é maior do que a de seis anos, sendo que o local onde ocorreu a violência mais grave sofrida pelas entrevistadas foi em casa, seguida da violência sofrida na rua (Fórum Brasileiro de Segurança Pública; Instituto Datafolha, 2023).

Embora importante a discussão acerca da violência doméstica, em especial pelo crescimento acentuado de casos, as outras formas de violências contra a mulher também merecem a atenção devida, de modo que o recorte do trabalho é a violência sofrida pelas mulheres nos deslocamentos nas cidades no âmbito do transporte público.

Um dos fatores que mais preocupam as mulheres em seus deslocamentos é a segurança. A cada 10 mulheres, 9 estão preocupadas com a sua segurança enquanto se deslocam pela cidade (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2023). Essa preocupação não se construiu sem motivo. Ao contrário, é justamente o cenário atual da vida nas cidades que corrobora o sentimento de insegurança vivenciado diariamente pelas mulheres.

O assédio de mulheres nos sistemas de transporte público da América Latina ainda é constante. De acordo com Segovia e Rico (2017, p. 56), 90% das mulheres de 18 a 29 anos foram vítimas de assédio nas ruas em Lima no ano de 2013, sendo que na Cidade do México, em 2016, e em Bogotá, em 2014, cerca de 60% das mulheres sofreram alguma agressão sexual no transporte público.

A importância de se abordar a violência contra as mulheres no contexto da América Latina surge porque o Brasil não é o único país latino-americano a possuir uma sociedade machista e com ideais conservadores e patriarcais. Deve-se levar em conta, neste contexto, aspectos da colonização, que segundo vertentes do feminismo decolonial podem estar relacionados à colonização (Lugones, 2020). De todo o modo, não é possível ignorar que a violência e as desigualdades estruturais a nível regional refletem as múltiplas experiências de opressão, vivenciadas na América Latina (Busquier; Parra, 2021). As experiências de violência de gênero de outros países latino-americanos, portanto, podem apresentar contribuições para a análise centralizada no Brasil.

No Brasil, dados evidenciam o problema relacionado à violência de gênero durante a mobilidade urbana. Conforme a 4ª edição da pesquisa “Visível e Invisível: a vitimização de mulheres no Brasil”, publicada em 2023 pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública e pelo Instituto Datafolha, no ano de 2022 as mulheres foram mais assediadas no transporte público do que em baladas.

Gráfico 01: Vitimização de mulheres por assédio sexual ao longo do ano de 2022



Fonte: Fórum Brasileiro de Segurança Pública; Instituto Datafolha, 2023.

Conforme os dados, cerca de 12,8% das mulheres entrevistadas sofreram assédio de forma física (isto é, por contato físico) no transporte público. Esse percentual, embora possa parecer baixo, representa cerca de 8,2 milhões de mulheres, o que ilustra a gravidade da situação.

Realizando-se um resgate histórico, é possível constatar que a violência contra as mulheres na mobilidade está em seus maiores níveis.

Tabela 01: Resgate histórico – Violência de gênero na mobilidade urbana (2017-2023) - %

TIPO DE ASSÉDIO	PESQUISA 2017	PESQUISA 2019	PESQUISA 2021	PESQUISA 2023
Cantadas e/ou comentários desrespeitosos quando estava andando na rua	35,6	32,1	31,9	41,0
Assédio físico em transporte público como no ônibus e/ou metrô	10,4	7,8	7,9	12,8
Assédio físico em transporte particular chamado por aplicativo de transporte, como Uber, 99 Táxi, Cabify e etc	Sem dados	4	5,2	7,4

Fonte: elaborada pela autora a partir de dados do Fórum Brasileiro de Segurança Pública e Instituto Datafolha, 2023.

Dentre os fatores que podem contribuir para este cenário, inclusive aqueles descritos na seção anterior, um ponto pouco explorado pela literatura e que tem possível influência nesse âmbito é a falta de atenção do Poder Público sobre o assunto e a baixa preocupação dos órgãos do governo em garantir às mulheres um transporte seguro, verificada com o passar dos anos. Embora sejam realizadas pesquisas anuais que demonstram que as mulheres não possuem segurança para se deslocar nas cidades, não há atuação estatal suficiente para garantir segurança às mulheres nos seus deslocamentos e assegurar os direitos à cidade e ao transporte.

A pesquisa realizada pelos Institutos Patrícia Galvão e Locomotiva, referente às percepções e experiências das mulheres no deslocamento, demonstrou que 88% das mulheres conhecem pelo menos uma mulher que já sofreu alguma forma de

violência em seu deslocamento, ao passo que 74% das mulheres afirmaram já ter sido vítimas de violência em seus deslocamentos (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2023).

Ao analisar a relação da violência de gênero com os meios de transporte específicos, constata-se que o maior número de casos varia de acordo com a modalidade:

Tabela 02: Relação da violência com o meio de transporte – %

TIPO DE ASSÉDIO	MEIO DE TRANSPORTE								
	Carro (particular)	Moto-cicleta	Bici-cleta	Carro (aplicativo)	Táxi	Ônibus	Trem	Metrô	A pé
Olhares insistentes e/ou cantadas inconvenientes	10	6	5	9	5	48	8	10	62
Importunação e/ou assédio sexual	8	5	6	8	2	56	11	8	39
Agressão física	21	22	4	11	3	13	1	13	42
Estupro	33	7	13	7	4	3	4	3	50

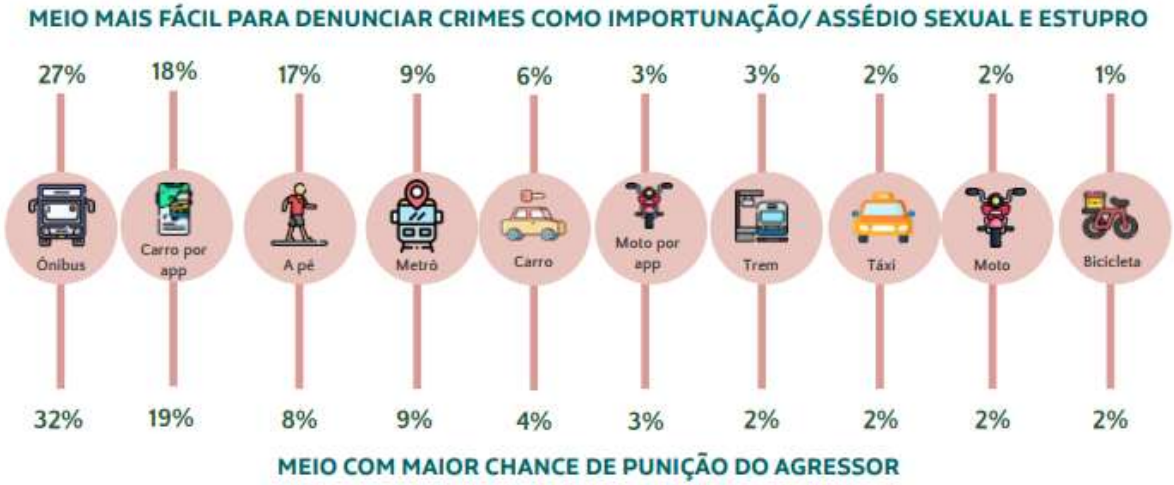
Fonte: elaborada pela autora a partir de dados do Instituto Patrícia Galvão e Instituto Locomotiva, 2023.

Caso se considere os olhares insistentes e/ou cantadas inconvenientes, o maior número de casos ocorre no deslocamento a pé (62%), seguido de ônibus (48%). A ordem é inversa no que se refere à importunação e/ou assédio sexual, sendo liderado pelo deslocamento por ônibus (56%), estando o deslocamento a pé em segundo lugar (39%).

No que tange à agressão física, analisando a tabela é possível verificar que o deslocamento a pé lidera com 42%, quase o dobro do segundo colocado (motocicleta, com 22%). Da mesma forma, a mobilidade a pé também lidera com relação ao estupro (50%).

Em que pese o deslocamento a pé seja destaque nos dados apresentados na Tabela 03, é no ônibus que as mulheres acreditam ser mais fácil de denunciar crimes como importunação/assédio sexual e estupro e com maior chance de punição para o agressor:

Figura 02: Ilustração referente aos meios mais fáceis de denunciar o agressor e com maior chance de punição



Fonte: Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2023.

Com base nisso, para além da gravidade que os números por si só revelam, os dados trazem à discussão as diferentes formas de se movimentar nas cidades e suas consequentes fragilidades. Embora o deslocamento a pé se destaque na pesquisa, é certo que as políticas públicas acerca do assunto devem se atentar para as peculiaridades inerentes às diversas formas de transporte.

Outro ponto que se destaca é a subnotificação dos casos de violência de gênero nos transportes, de modo que os dados analisados não traduzem, de maneira concreta, a realidade atual. França, Campos e Meneses (2022) afirmam em seu estudo que 100% das mulheres que entrevistaram já sofreram alguma forma de assédio no espaço público, mas somente 18% consideraram denunciar o caso na delegacia.

Alguns fatores que contribuem para essa subnotificação podem ser levantados a partir de uma análise acerca da realidade da segurança pública. Isto é, o sistema de policiamento atual é falho, não sendo suficiente para reprimir a violência contra as mulheres nas cidades. França; Campos; Meneses (2022) trazem alguns fatores que

contribuem para essa subnotificação decorrente de fatores como a falta de estrutura especializada para o atendimento de eventuais vítimas da violência nos transportes. A falta de preparo das equipes no atendimento e acolhimento dessas vítimas, de modo a não ocorrer a revitimização e, até mesmo, a culpabilização da vítima, também é um fator que pode contribuir para a subnotificação.

1.3 VULNERABILIDADES SOB A PERSPECTIVA INTERSECCIONAL NOS DESLOCAMENTOS URBANOS DE MULHERES

A sociedade é marcada pela desigualdade social, que produz hierarquias entre pessoas e grupos sociais. A vida nas cidades escancara a máxima “uns tem muito, outros não tem nada”. Basta percorrer bairros distintos de uma mesma cidade que esse quadro será pintado. Enquanto algumas pessoas moram em mansões, outras moram em barracos.

A vulnerabilidade social é consequência do cenário de desigualdade existente nas cidades. O termo vulnerabilidade indica “uma situação de fragilidade ou incapacidade de defesa, dos indivíduos ou de certos grupos, em relação ao impacto de um evento traumático, de origem natural, política ou socioeconómica” (Canotilho, 2022, p. 147), além de determinar-se de acordo com a probabilidade de ocorrência de danos, lesões ou infortúnios, bem como “[...] pela capacidade de mobilizar meios para suportar as suas consequências, em função de características biológicas, do contexto e da precariedade das circunstâncias pessoais e coletivas de cada um” (Canotilho, 2022, p. 147-148).

A vulnerabilidade leva em conta não só as circunstâncias coletivas do grupo em que o indivíduo está inserido, mas, também, as circunstâncias individuais dele. A probabilidade de ocorrência de danos pode ser entendida como uma das principais características da vulnerabilidade; isto é, quanto maior a probabilidade de o indivíduo ou o grupo sofrer uma lesão, maior é a sua vulnerabilidade.

Em análise, neste trabalho, é a vulnerabilidade em seu viés social, embora seja possível se reconhecer as diferentes formas de vulnerabilidade (psicológica, de saúde pública, econômica e outras), que se inter-relacionam. A vulnerabilidade possibilita “interpretações normativas e uma ponderação de conflitos entre direitos e valores constitucionais distinta da tradicional, em diversas situações” (Canotilho, 2022, p. 160).

A vulnerabilidade pode se referir a conflitos entre vários direitos em situações distintas, não havendo um único conceito de vulnerabilidade. Ainda que exista mais de uma definição do conceito de vulnerabilidade, a vulnerabilidade pode ser compreendida como a "[...] exclusão da população em relação a políticas e serviços públicos" (Torossian; Rivero, 2012, p. 57). A definição de vulnerabilidade, portanto, vai além do índice de pobreza usualmente relacionado, referindo-se, mais especificamente, com o acesso a serviços e políticas públicas.

As pessoas em situação de vulnerabilidade social usualmente possuem maior dificuldade de acesso a serviços públicos, por fatores que podem ir desde a falta de oferta de tais serviços, como a dificuldade de acesso relacionada à distância, como falta de condições para ir até o local. Isso demonstra que a vulnerabilidade, no sentido geral, está ligada com a própria concepção de desigualdade socioeconômica, que tende a afetar de maneira mais incisiva os grupos minoritários – "minorias", inclusive no viés social.

A partir de uma abordagem interseccional, compreende-se que as desigualdades são verificadas de forma mais incisiva na medida em que há a combinação de diferentes elementos.

Do ponto de vista teórico, a interseccionalidade é um conceito que analisa como diferentes formas de opressão se interconectam e se sobrepõem – no caso, na vida das mulheres. Desenvolvido inicialmente por Crenshaw (1989), o termo busca entender que as experiências de gênero não podem ser vistas isoladamente, mas devem considerar também fatores como raça, classe, sexualidade, etnia, deficiência e outros marcadores sociais.

Não se desconhece a existência de diferentes categorias interseccionais, trabalhadas por pesquisadores distintos. Todavia, diante da existência de várias formas de interseccionalidade e afim de possibilitar a pesquisa, o recorte realizado tem como foco apenas as mulheres, em razão da constante insegurança nas cidades. Por esse motivo, para além da categoria "mulheres", analisa-se a segurança nos deslocamentos com base, também, nas interseccionalidades de raça e classe social.

A escolha dessa delimitação se dá pelo fato de que a interseccionalidade dessas categorias (mulheres, raça e classe social) tende a afetar de forma mais incisiva a segurança e a mobilidade urbana, perpetuando as vulnerabilidades (como será abordado mais à frente).

Uma das maiores formas de diferenciação e de ampliação da desigualdade existente na categoria mulher é, sem dúvidas, a raça/etnia. É necessário levar em conta que no Brasil há diversas raças/etnias a serem consideradas no diálogo, como as mulheres pretas, indígenas e quilombolas. Porém, no que se refere às nuances do gênero na mobilidade urbana, foco dessa dissertação, é necessário reconhecer que há uma lacuna nesses estudos acerca das mulheres indígenas e quilombolas.

Os dados levantados nas pesquisas sobre o tema abordam, por vezes, as situações de violência contra as mulheres de forma geral. Pesquisas empíricas apontam como categorias distintas de análise o contexto de mulheres brancas e indígenas. Mas geralmente há uma lacuna nos levantamentos quanto às mulheres indígenas. Não é possível indicar com precisão as razões desta lacuna. São poucos os estudos que se aprofundam nos aspectos sobre a vida das mulheres indígenas nas cidades e sobre a sua mobilidade (Almeida; Angelin; Veronese, 2021; Maximiano, 2013; Dutra; Mayorga, 2019).

Justifica-se, portanto, que a abordagem da perspectiva da raça/etnia neste trabalho centralizada nas mulheres pretas. Tanto pela lacuna citada com relação a outras raças/etnias mas, também, considerando que a população preta é a maioria em nosso país (IBGE, 2022).

A discussão acerca da raça deve levar em consideração que assim como diferentes oportunidades são concedidas aos homens em detrimento das mulheres, também o são às mulheres brancas em desfavor das mulheres negras. Não se trata apenas das diferenças nas oportunidades profissionais, mas da vivência digna e de fazer valer seus direitos.

> O lugar em que nos situamos determinará nossa interpretação sobre o duplo fenômeno do racismo e do sexismo. Para nós o racismo se constitui como a sintomática que caracteriza a neurose cultural brasileira. Nesse sentido, veremos que sua articulação com o sexismo produz efeitos violentos sobre a mulher negra em particular.
> Consequentemente, o lugar de onde falaremos põe um outro, aquele é que habitualmente nós vínhamos colocando em textos anteriores. E a mudança foi se dando a partir de certas noções que, forçando sua emergência em nosso discurso, nos levaram a retornar a questão da mulher negra numa outra perspectiva. Trata-se das noções de mulata, doméstica e mãe preta (Gonzalez, 1984, p. 224).

A mulher negra tende a sofrer mais violência nas cidades, resultado do racismo impregnado na sociedade. Gonzalez expõe que: “[...] se a gente dá uma volta pelo tempo da escravidão, a gente pode encontrar muita coisa interessante. Muita coisa

que explica essa confusão toda que o branco faz com a gente porque a gente é preta. Prá gente que é preta então, nem se fala" (1984, p. 229), demonstrando que o racismo possui profundas raízes oriundas do período de escravidão, podendo ser melhor verificado quando se trata de mulheres pretas. A autora destaca elementos como a "[...] função da escrava no sistema produtivo (prestação de bens e serviços) da sociedade escravocrata" (Gonzalez, 1984, p. 230), incluindo a prestação de serviços sexuais, o que faz com que os termos "mulata" e "doméstica" sejam entendidos como atribuições de um mesmo sujeito. Ela ilustra isso com um exemplo pessoal, ao se referir aos vendedores que batem na casa dela e, quando ela atende, questionam se a "madame" está.

Dentre outros aspectos, é no contexto de escravidão que a vulnerabilidade da mulher se apresenta.

> A maioria das meninas e das mulheres, assim como a maioria dos meninos e dos homens, trabalhava pesado na lavoura do amanhecer ao pôr do sol. No que dizia respeito ao trabalho, a força e a produtividade sob a ameaça do açoite eram mais relevantes do que questões relativas ao sexo. Nesse sentido, a opressão das mulheres era idêntica à dos homens. Mas as mulheres também sofriam de forma diferente, porque eram vítimas de abuso sexual e outros maus-tratos bárbaros que só poderiam ser infligidos a elas. A postura dos senhores em relação às escravas era regida pela conveniência: quando era lucrativo explorá-las como se fossem homens, eram vistas como desprovidas de gênero; mas, quando podiam ser exploradas, punidas e reprimidas de modos cabíveis apenas às mulheres, elas eram reduzidas exclusivamente à sua condição de fêmeas (Davis, 2016, p. 25).

É a partir disso e de tantos outros elementos próprios do período colonial que se pode iniciar a discussão acerca das diferenças entre a mulher branca e negra na sociedade brasileira. A mulher negra é mais vulnerável que a mulher branca, pelo simples fato de sua raça, tendo em vista as bases racistas da estratificação social.

> Em contraste com a proteção parcial ou ao menos formal que mulheres brancas tinham contra a brutalização sexual, mulheres negras frequentemente não tinham sequer qualquer proteção: 'Estupro', nesse sentido, era algo que só acontecia com mulheres brancas; o que acontecia com mulheres negras era simplesmente a vida (Harris, 2020, p. 57).

A vulnerabilização da mulher negra, em comparativo com a mulher branca, é verificada em diversas searas. De acordo com Davis (2016), as mulheres negras sempre trabalharam mais fora de casa do que as brancas, o que reproduz um padrão estabelecido durante a escravidão. Isso é confirmado pelo estudo Estatísticas do Gênero, realizado pelo IBGE, quer identificaram que as mulheres pretas ou pardas

dedicaram, em 2022, 1,6 hora a mais por semana em tarefas domésticas do que as brancas (IBGE, 2024).

O estudo ainda demonstra que as mulheres pretas ou pardas são mais afetadas pelas desigualdades na educação, na renda e no mercado de trabalho do que as brancas, o que é verificado ao se analisar os dados apresentados, nos quais apenas 27,6% das mulheres brancas acima de 25 anos não possuíam instrução ou possuíam o ensino fundamental incompleto em 2022, ao passo que a quantidade de mulheres negras chegava a 37,1%. Da mesma forma, os dados evidenciaram que, em 2022, cerca de 23,0% das mulheres brancas de 15 a 24 anos não estavam em treinamento, ocupadas ou buscando trabalho, porcentagem menor que a de mulheres pretas ou pardas, que era de 26,6% (IBGE, 2024).

Nas cidades, o cenário não é distinto, o que pode ser verificado pela própria percepção de insegurança das mulheres, uma vez que o número de mulheres negras que se sentem muito inseguras quando se deslocam de ônibus (57%) ou de trem (64%) é superior do que de mulheres brancas (45% para ônibus e 43% para trem) (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2023).

Para além da percepção de insegurança, os dados acerca de episódios reais de assédio na mobilidade urbana também demonstram que as mulheres pretas tendem a sofrer maior violência de gênero:

Tabela 03: Violência de gênero na mobilidade urbana – por raça/cor

TIPO DE ASSÉDIO	RAÇA/COR			
	Branca	**Negra (preta+parda)**	**Preta**	**Parda**
Cantadas e/ou comentários desrespeitosos quando estava andando na rua	38,1	43,2	50,4	40,4
Assédio físico em transporte público como no ônibus e/ou metrô	11,7	13,5	16,0	12,6
Assédio físico em transporte particular chamado por aplicativo de transporte, como Uber, 99 Táxi, Cabify e etc	5,5	8,2	5,4	9,3

Fonte: elaborada pela autora a partir de dados do Fórum Brasileiro de Segurança Pública e Instituto Datafolha, 2023.

A desproporcionalidade entre a violência contra mulheres brancas e pretas (incluindo, aqui, negras e pardas) é relevante e traz ao debate não só o racismo e o machismo, mas, também, a objetificação do corpo das mulheres negras (Fórum Brasileiro de Segurança Pública; Instituto Datafolha, 2023).

A intersecção de um ou mais fatores de vulnerabilidade, além do gênero, aumenta a vulnerabilidade das mulheres e a possibilidade de ocorrência de alguma forma de violência nos deslocamentos.

De acordo com Alves, "[...] a inclusão das dimensões de gênero e raça na experiência social permite compreender como isso atravessa as condições das mulheres" (2021, p. 349), o que, para a autora, faz com que algumas mulheres tenham mais privilégios que outras, além de umas serem discriminadas e outras não. É nesse viés que se verifica que a opressão feminina e a insegurança nas cidades tendem a violar mais os direitos das mulheres negras e pobres, quando comparado com os direitos de mulheres brancas e ricas.

A tabela a seguir, construída a partir de pessoas fictícias – mas que podem representar a sociedade – demonstra que a interseccionalidade entre os fatores de vulnerabilidade pode se dar de diversas formas.

Tabela 04: Interseccionalidades entre fatores de vulnerabilidade

	GÊNERO	RAÇA	CLASSE
Homem 1	-	-	-
Mulher 1	X	-	-
Mulher 2	X	X	-
Mulher 3	X	-	X
Mulher 4	X	X	X

Fonte: elaborada pela autora.

Ao analisar a tabela acima, podemos analisar a interseccionalidade entre os fatores. Compreende-se, com isso, que a mulher 2 e a mulher 3 apresentariam mais vulnerabilidade do que a mulher 1, mas menos do que a mulher 4[7]. De fato, a mulher

7 É importante registrar que não se olvida que há uma certa diferenciação entre os próprios fatores, cuja análise é incabível neste momento. Além disso, embora se refiram a fatores de vulnerabilidades, a análise aqui realizada é objetiva, isto é, desprendida das várias outras circunstâncias pessoais que possam envolver as mulheres.

4 é a que mais apresentaria vulnerabilidade, diante da interseccionalidade de todos os fatores analisados.

A mulher 1, embora possua apenas o fator “gênero” (dentre os analisados), ainda é vulnerável, inclusive em sua mobilidade urbana, pelo simples fato de ser mulher. Assim, ao se comparar com o homem 1, constata-se que a mulher 1 não estaria isenta de vulnerabilidade.

É nesse sentido que Crenshaw, ao realizar uma metáfora urbana a partir de ruas e suas intersecções, reflete a própria intersecção das formas de vulnerabilidade.

> Utilizando uma metáfora de intersecção, faremos inicialmente uma analogia em que os vários eixos de poder, isto é, raça, etnia, gênero e classe constituem as avenidas que estruturam os terrenos sociais, econômicos e políticos. É através delas que as dinâmicas do desempoderamento se movem. Essas vias são por vezes definidas como eixos de poder distintos e mutuamente excludentes; o racismo, por exemplo, é distinto do patriarcalismo, que por sua vez é diferente da opressão de classe. Na verdade, tais sistemas, freqüentemente, se sobrepõem e se cruzam, criando intersecções complexas nas quais dois, três ou quatro eixos se entrecruzam. As mulheres racializadas freqüentemente estão posicionadas em um espaço onde o racismo ou a xenofobia, a classe e o gênero se encontram. Por conseqüência, estão sujeitas a serem atingidas pelo intenso fluxo de tráfego em todas essas vias. As mulheres racializadas e outros grupos marcados por múltiplas opressões, posicionados nessas intersecções em virtude de suas identidades específicas, devem negociar o 'tráfego' que flui através dos cruzamentos. Esta se torna uma tarefa bastante perigosa quando o fluxo vem simultaneamente de várias direções. Por vezes, os danos são causados quando o impacto vindo de uma direção lança vítimas no caminho de outro fluxo contrário; em outras situações os danos resultam de colisões simultâneas. Esses são os contextos em que os danos interseccionais ocorrem ¾ as desvantagens interagem com vulnerabilidades preexistentes, produzindo uma dimensão diferente do desempoderamento (2002, p. 177).

Essa reflexão reforça a ideia de que uma mulher que possui mais de uma forma de opressão se encontra em uma posição mais vulnerável do que uma mulher que possui menos formas de opressão, por estar em um lugar de interseccionalidade e, consequentemente, de grande “tráfego”.

Segundo Busquier e Parra (2021), a generalização da opressão em um único grupo de mulheres, típica do pensamento ocidental moderno e de um feminismo branco hegemônico, não representa a realidade. Isto porque as autoras também reconhecem que há múltiplas experiências de raça, gênero e classe que perpassa os indivíduos, o que faz com que essa universalização considere a existência de apenas uma forma de opressão (gênero) quando, em verdade, há uma complexa teia de relações de dominação, de modo que a existência de múltiplas opressões é tida como efeito da sobreposição simultânea de instâncias de diferenciação social.

> Partindo da compreensão de que o entrelaçamento entre raça, gênero e classe promove desigualdades mais acentuadas – ou, como diria Angela Davis, que raça pressupõe classe, aqui, pensando no acesso à cidade –, as mulheres negras são aquelas que mais utilizam o transporte público precário, que mais possuem dificuldades de mobilidade urbana, tendo em vista que não estão hegemonicamente nas regiões centrais. Ao mesmo tempo, é a parcela de mulheres mais vulnerável do posto de vista das violências (Sito; Felix, 2021, p. 20)

Com isso é verificado que o acesso à cidade e às suas oportunidades é desigual, resultando diretamente das interseções entre raça, gênero e classe social. Quando refletimos sobre as mulheres negras, essa desigualdade é exacerbada em razão da maior vulnerabilidade.

> Via de regra, a população negra enfrenta tempos de viagem ao trabalho maiores do que a população branca. A maior desigualdade foi observada em 2015, entre pessoas de baixa escolaridade, com mulheres negras gastando em média 19% a mais de tempo no deslocamento até o trabalho do que homens brancos. A relação entre tempo de deslocamento casa-trabalho, gênero, cor e a interseção entre essas dimensões é extensamente documentada na literatura (McLafferty e Preston, 1991; McLafferty, 1997; Crane e Takahashi, 2009; Gama e Golgher, 2020), que aponta que essas diferenças são reflexo de inúmeros fatores, como desigualdades na posse de automóveis, na distribuição de responsabilidade por tarefas de cuidado familiar e de inserção no mercado de trabalho, além de segregação espacial entre grupos cor/raça (Pereira *et al,* 2021, p. 35- 36).

A intersecção de fatores de vulnerabilidade afeta diretamente a qualidade de vida das pessoas. Como consequência da dificuldade em se deslocar, pessoas negras e de baixa renda possuem maiores empecilhos em conseguir empregos.

Bittencourt, ao realizar um recorte social nos deslocamentos na cidade de Curitiba, capital do Paraná, constatou que as pessoas que residem afastadas dos centros da cidade (onde se concentram as melhores oportunidades) levam mais tempo em seus deslocamentos.

> Quando a gente olha para classe social e raça [...] em Curitiba, se percebe que a classe alta e branca, tem uma facilidade de acessar oportunidade de emprego três vezes maior do que a população de classe baixa de menor renda e negra. Isso não é uma coincidência que as pessoas da periferia demoram três vezes mais para acessar o mesmo número de oportunidades que o centro ou que as pessoas de classe baixa/negra tem uma dificuldade três vezes maior para acessar o mesmo número de oportunidades que classes altas brancas. Justamente porque quando a gente olha onde que essas pessoas estão no espaço, fica mais fácil entender que [...] os brancos e de alta renda moram próximos onde estão os melhores empregos (Bittencourt, 2024, n.p.).

Para além dos “piores” empregos, as regiões periféricas possuem a pior infraestrutura no viés de calçadas e de serviços, e que recebem menos investimentos públicos (Bittencourt, 2024).

A interseccionalidade dos fatores classe e raça, por si só, resulta na precarização da mobilidade urbana e do acesso à cidade. Por conta disso, é importante analisar a mobilidade da mulher como um fenômeno complexo e multifacetado. São diversos os fatores hábeis a aumentar a vulnerabilidade das mulheres em seus deslocamentos e, principalmente, as suas interseccionalidades. Além do gênero, a classe e a raça são suficientes para ampliar a desigualdade nos transportes e, por consequência, perpetuar o sentimento de insegurança no deslocamento e a violação dos direitos das mulheres.

Há diferentes vulnerabilidades entre as mulheres. A desigualdade pautada na classe é algo que afeta não só as mulheres, embora essas sofram de maneira mais incisiva. Balbo, considera as cidades na América Latina fragmentadas.

> Até mesmo na América Latina, onde a maioria das cidades data do século dezesseis, um processo de ‘tribalização’ parece estar em andamento: a cidade está se dividindo em partes distintas, com a formação aparente de muitos ‘microestados’. Bairros ricos que contam com todos os tipos de serviços, como escolas exclusivas, campos de golfe, quadras de tênis e patrulha de policiamento privado ininterruptamente nas ruas são cercados por assentamentos ilegais onde a água só é disponível nas fontes públicas, sem sistemas de saneamento existentes, eletricidade é pirateada por poucos privilegiados, as estradas se transformam em lamaçais sempre que chove, e onde o compartilhamento de uma mesma casa é a norma. Cada segmento parece viver e funcionar autonomamente, agarrando-se com todas as forças ao que conseguiu para si na luta cotidiana pela sobrevivência (1993, p. 25, tradução nossa[8]).

Essa perspectiva ajuda a repensar os modelos atuais de cidades, onde a desigualdade é verificada ao se comparar bairros e regiões, especificamente na infraestrutura, na facilidade (ou não) de acesso aos centros e aos equipamentos sociais e, até mesmo, na distribuição da renda. Realizando-se essa verificação, a polarização se torna evidente.

---

8 No original: Even in Latin America, where most cities date from the sixteenth century, a process of “tribalisation” seems to be under way: the city is splitting into different separated parts, with the apparent formation of many ‘microstates’. Wealthy neighbourhoods provided with all kinds of services, such as exclusive schools, gols courses, tennis courts and private police patrolling the area around the clock intertwine with illegal settlements where water is available only at public fountains, no sanitation system exists, electricity is pirated by a privileged few, the roads become mud streams whenever it rains, and where house-sharing is the norm. Each fragment appears to live and function automously, sticking firmly to what it has been able to grad in the daily fight for survival.

Para Harvey essa crescente polarização no que tange à distribuição de riqueza e poder apresenta resultados “[...] nas formas espaciais de nossas cidades, que cada vez mais se transformam em cidades de fragmentos fortificados, de comunidades muradas e de espaços públicos mantidos sob vigilância constante” (2014, p. 48).

A desigualdade de classe oriunda da distribuição de renda de forma polarizada apresenta impactos na vivência dos habitantes, na medida em que as percepções da cidade são distintas conforme o local de origem. Uma pessoa pobre que reside em um local com pouca infraestrutura e afastada dos equipamentos sociais terá uma vivência diferente da cidade, ao se comparar com uma pessoa de classe superior residente em área nobre, contando com toda a infraestrutura disponível.

Esse cenário perpetuou (e ainda continua) a ideia de expulsar os pobres e “[...] outros elementos indesejáveis” (Harvey, 2014, p. 50) dos centros das cidades, ocasionando a exclusão social verificada atualmente. Raiher (2016), reconhece que o gênero, além de ser um fator determinante da pobreza, é responsável por ampliar a vulnerabilidade, juntamente com outros fatores como a idade e a localização geográfica.

No mesmo sentido é a análise realizada por Godoy (2004). Ao elencar a violência de gênero como uma dimensão da pobreza, a autora explica que, de um lado, a pobreza é um fator de risco para a violência de gênero; porém, de outro, a pobreza é uma consequência desta violência.

De fato, a violência de gênero tem relação dupla com a pobreza, na medida em que pode ser tanto um fator de risco como uma consequência. Não obstante a isso, é certo que as mulheres, por sua condição de inferioridade na sociedade, possuem menos possibilidade de alcançarem sua autonomia e, por consequência, saírem de um estado de exclusão social, o que demonstra a sua vulnerabilidade.

Assim, quando refletimos sobre a questão de classe e urbanismo, um dos principais fatores na descrição dessa relação é a localização geográfica.

Ao se refletir sobre as mulheres pobres que se localizam nas zonas periféricas das cidades, constata-se que a vulnerabilidade é aumentada, o que demonstra que essas mulheres são mais vulneráveis que as mulheres de classe alta que residem nas partes nobres.

Destaca-se, para ilustrar, a questão do tempo de deslocamento. De acordo com o IPEA (Pereira *et al*, 2021, p. 29), o tempo de deslocamento entre trabalho e casa possui “impacto direto sobre o bem-estar da população, além de ser uma peça

fundamental para entender o funcionamento dos sistemas de mobilidade urbana das cidades", identificando que o tempo de deslocamento pode ser utilizado para averiguar a desigualdade socioespacial nas cidades.

Analisando os dados apresentados, o IPEA reconheceu a importância da renda nesse contexto:

> A renda é um dos fatores determinantes das condições de transporte dos indivíduos (Silveira Neto, Duarte e Páez, 2014; Vasconcellos, 2018), uma vez que ela se relaciona de maneira direta com o acesso das pessoas aos meios de transporte e sua inserção espacial na cidade pelos mercados de trabalho e habitacional (Pereira *et al,* 2021, p. 30).

Com base nisso, o Instituto constatou que "em praticamente todas as áreas urbanas brasileiras, a parcela mais rica da população passa menos tempo no trânsito até o trabalho do que a mais pobre". Além disso, embora tenha tido um certo aumento no tempo de deslocamento das classes mais altas, o IPEA indica como possíveis fatores para isso uma piora do trânsito e a escolha por morar em regiões mais afastadas (condomínios fechados). Já com relação às classes mais pobres, esse acréscimo no tempo "[...] são geralmente impostos não só pela piora do trânsito como por cortes da oferta de transporte público e efeitos de segregação residencial" (Pereira *et al,* 2021, p. 33-34).

Quando se introduz no assunto o fator gênero, os dados demonstram que "[...] a piora nas condições de transporte foi maior para mulheres, particularmente para mulheres de baixa escolaridade" (Pereira *et al*, 2021, p. 34).

Esse cenário demonstra a desigualdade socioeconômica que permeia a sociedade atual, fruto, inclusive, do processo de urbanização e do deslocamento das classes pobres para as áreas periféricas das cidades. Com isso, houve uma perpetuação da situação desses grupos, na medida em que, por estarem mais afastados dos centros das cidades, têm seu deslocamento dificultado.

Além disso, é importante refletir que um tempo maior de deslocamento significa uma maior exposição aos riscos e à insegurança na mobilidade, seja no uso do transporte público ou no deslocamento a pé. Assim, entende-se que mulheres de classes inferiores que, geralmente, residem em áreas mais afastadas, tendem a ficar mais tempo no transporte e, por consequência, são mais suscetíveis a sofrerem alguma forma de violência de gênero.

2 A INFLUÊNCIA DO PLANEJAMENTO URBANO NA MOBILIDADE DA MULHER

A qualidade de vida nas cidades é influenciada por diversos fatores, tais como habitação, mobilidade, saneamento, entre outros. Esses fatores estão ligados diretamente ao processo de urbanização e são geridos pelo planejamento urbano, que integra o direito urbanístico.

A Nova Agenda Urbana, adotada em 2016, aponta que, até o ano de 2050, a população urbana do mundo vai quase dobrar, tornando a urbanização uma das tendências mais transformadoras do século 21 (Nações Unidas, 2016). Assim, para além da urbanização, é importante analisar as particularidades inerentes à vida nas cidades.

O acesso à cidade, segundo Germano e Medeiros, “[...] perpassa a ideia de que todos os habitantes devem usufruir dos serviços úteis e necessários à condição humana digna” (2021, p. 1963). De acordo com Rech, as cidades devem priorizar, como direito fundamental, os espaços para os automóveis em detrimento de espaços para os cidadãos, pois “[...] não há relações sociais numa cidade em que não se priorizam nem se garantem espaços de convivência humana e cidadania” (2015, p. 5).

A competência para gerir a política urbana é constitucionalmente assegurada aos municípios (artigo 182), embora até a década de 1970 os municípios apenas pudessem executar a política estabelecida pelo governo federal (Santos, 2012). Atualmente, o ordenamento urbano pode ser realizado pelos municípios, que devem garantir o acesso à cidade.

Ao analisar a questão do acesso à cidade, é importante considerar que a percepção da vida nas cidades é desigual; as próprias relações sociais são desiguais. Além disso, o uso do espaço público se dá de maneira distinta pelas pessoas. Tudo isso leva à reflexão de que, para serem garantidos os direitos individuais dos cidadãos e, ademais, o próprio uso dos equipamentos sociais das cidades, deve existir uma atividade urbanística capaz de gerir tais peculiaridades.

É nesse sentido que o planejamento urbano se apresenta, pois é capaz de influenciar a mobilidade da mulher nas cidades, na medida em que é responsável por gerir os instrumentos responsáveis por ordenar a vida nas cidades.

2.1 O CONTEXTO DAS MULHERES NA MOBILIDADE URBANA A PARTIR DA CF/88

A constitucionalização dos direitos sociais na Constituição Federal de 1988 foi uma verdadeira inovação, pois trouxe à luz do direito a responsabilidade do Estado em diversas questões sociais, como transporte, moradia, alimentação e educação.

Os direitos sociais, de acordo com Sarlet (2018), são direitos de segunda dimensão, de modo que dizem respeito aos direitos fundamentais a prestações. No mesmo sentido, Alonso e Dantas entendem que os direitos sociais "[...] tem por objeto uma conduta positiva do Estado, um fazer, um agir no sentido de possibilitar aos membros da sociedade o desfrute dos resultados decorrentes das prestações concretas necessárias para tanto" (2016, p. 140).

Depreende-se disso que os direitos sociais pressupõem uma conduta positiva por parte do Estado, a fim de que seja alcançado o pacto social previsto na Constituição Federal.

Em verdade, os direitos sociais buscam, para além do cumprimento da justiça social, efetivar a redução de desigualdades fáticas e garantias de acesso a determinados bens e serviços "[...] por parte de parcelas da população socialmente vulneráveis" (Sarlet, 2018, p. 225). A partir dessa compreensão, nota-se a importância dos direitos sociais para a redução da própria vulnerabilidade social, na medida em que, como visto anteriormente, a vulnerabilidade está relacionada com o acesso a serviços públicos.

Nesse viés, é imperioso que sejam criadas políticas públicas a fim de ter garantidos os direitos sociais das pessoas em situação de vulnerabilidade, uma vez que estão inseridas em um grupo de menor dominância social.

Isto porque, a simples previsão constitucional dos direitos sociais previstos na Constituição Federal não garante, por si só, sua aplicação. Em verdade, os direitos sociais e o "pacto social" firmado em 1988 exigem, para a sua concretização, a implementação de políticas públicas (Souza; Alves; Godoy, 2021, p. 59).

Contudo, quando se reflete sobre a implementação de uma política pública, deve-se atentar para as peculiaridades envolvidas no caso em concreto, como a existência de vulnerabilidades.

O uso do espaço público das cidades não se dá de forma igualitária, uma vez que a própria vida nas cidades é desigual. Como abordado anteriormente, a

vulnerabilidade é um reflexo desse cenário, de modo que as políticas públicas devem ser elaboradas com a finalidade de reduzir a desigualdade existente nas cidades, a fim de diminuir a própria vulnerabilidade, em todas as suas formas.

Ao analisar a questão das mulheres, é necessário refletir que o espaço urbano foi desenvolvido, há muito tempo, para que fosse usufruído pelos homens, ao passo que às mulheres restou o espaço doméstico, onde elas deveriam exercer a figura de esposas e mães.

Sobre o assunto, Bello e Beleza (2019) destacam que o Direito, durante muito tempo, teria ignorado tanto a discriminação e a violência sofridas pelas mulheres nas relações sociais, como, igualmente, a restrição do acesso delas aos espaços públicos e à própria cidade, o que levou à edição tardia de normativas referentes à proteção e inclusão da mulher.

Inobstante a isso, é certo que às mulheres deve ser garantido o direito social ao transporte, previsto expressamente no artigo 6º da Constituição Federal de 1988 por meio da Emenda Constitucional nº 90/2015. Trata-se, na verdade, de um direito fundamental social.

A matéria referente aos direitos fundamentais foi “tratada com a merecida relevância” a partir da Constituição Federal de 1988, “pela primeira vez na história do constitucionalismo pátrio”. Da mesma forma, o reconhecimento dos direitos sociais como direitos *fundamentais* sociais se dá a partir da Constituição, que acolheu esses direitos em capítulo próprio, ao contrário do que ocorria nos diplomas anteriores, que positivavam tais direitos no capítulo reservado à ordem econômica e social (Sarlet, 2018).

A fundamentalidade dos direitos sociais decorre de uma análise mais aprofundada da origem constitucional, que não será amplamente debatido por não ser o foco da pesquisa[9]. Porém, é importante destacar que há uma corrente (defendida por E. Pereira de Farias e G. B. Peña de Moraes) que entende que o princípio da dignidade da pessoa humana é o elemento central que confere unidade aos direitos fundamentais na Constituição Federal, entendimento este que não é totalmente compartilhado por Sarlet, que defende que os direitos fundamentais positivados na

9 A temática poderia, em verdade, ensejar uma ampla pesquisa apenas sobre ela. Todavia, não se trata do foco da presente pesquisa, de modo que se sugere a seguinte leitura para aprofundar o tema: SARLET, Ingo Wolfgang. A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional. 13.ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2018.

Constituição não “[...] radicam, em sua totalidade, ao menos não de forma direta, no princípio da dignidade da pessoa humana” (2018, p. 72).

Sarlet (2018; 2011) reconhece, contudo, que os direitos sociais possuem um vínculo forte e indissociável com o princípio da dignidade da pessoa humana. De fato, não há como se pensar em um direito social, como o direito ao transporte, sem se refletir acerca da dignidade da pessoa humana e da vida digna.

A dignidade da pessoa humana é um dos fundamentos da República Federativa do Brasil, prevista expressamente no artigo 1º, inciso III, da Constituição Federal, embora o diploma não tenha especificado sua conceituação. Trata-se de um conceito aberto que pressupõe uma constante revisão e, até mesmo, concretização, considerando que os valores da própria sociedade são alterados com o tempo.

Independente disso, pode-se considerar a dignidade da pessoa humana como um valor inerente a todo ser humano. Para Kant (2007), tudo possui ou um preço ou uma dignidade, sendo que, quando alguma coisa possui um preço, ela pode ser substituída por outra equivalente; porém, quando algo está acima de todo o preço e não possui equivalente, ela tem dignidade.

Nesse viés, é evidente que a garantia dos direitos fundamentais sociais é de extrema importância para a concretização do princípio da dignidade da pessoa humana e da vida digna, uma vez que isso somente será alcançado quando os indivíduos conseguirem fazer valer seus direitos.

É nesse cenário que surge a questão da mobilidade urbana das mulheres, que se refere ao próprio direito fundamental social ao transporte.

A vida das mulheres nas cidades, como abordado anteriormente, apresenta diversos desafios relacionados ao gênero, isto é, pelo simples fato de ser mulher. No transporte, igualmente como analisado antes, as mulheres estão mais suscetíveis a violência do que em locais fechados como bares e baladas.

Os maiores desafios relacionados à mobilidade das mulheres se referem, justamente, a esse cenário de violência de gênero. As situações de violência, tanto dentro dos meios de transporte como na rua, estão presente no cotidiano de grande parcela das mulheres brasileiras, de acordo com os dados apresentados anteriormente.

Assim, a segurança na mobilidade urbana, compreendendo-se não só os deslocamentos por meio de veículos de transporte, mas também a mobilidade a pé, é

um grande desafio quando o assunto é o direito fundamental social ao transporte de mulheres.

Entretanto, é importante considerar que a problemática da segurança tem início muito antes da ocorrência de alguma das formas de violência de gênero, referindo-se, por exemplo, à estrutura do transporte público. O número de linhas de ônibus e da frota de veículos disponíveis neste serviço contribuem para a superlotação do transporte.

Oliveira constatou de forma empírica que a maior reclamação das usuárias do transporte público de São Paulo/SP é a superlotação. Quando indagada pelo pesquisador qual seria um grande problema do transporte público, uma das entrevistadas apontou esse aspecto como relevante.

> A superlotação. A superlotação acho que é o grande problema. E, é lógico, a falta de ônibus gera a superlotação. Acredito que seja isso, né? Essa semana é... Eu entrei no ônibus e, aí, a moça me deu um lugar. E isso quase nunca acontece. Aí o motorista abriu a porta no próximo ponto para mais pessoas entrarem; aí uma moça que estava na catraca não dava para rodar; falou: 'Motorista, por que você abre a porta? Você não tá vendo que não cabe mais ninguém aqui?' (Oliveira, 2020, p. 119).

Outra usuária entrevistada pelo pesquisador esclareceu que precisa "[...] pegar um ônibus, muito cheio, muito cheio, muito, muito cheio" ou, então, utilizar dois ônibus e chegar atrasada em seu destino (Oliveira, 2020, p. 119).

A partir disso, pode-se identificar que a superlotação no sistema de transporte público, não apenas em São Paulo, está diretamente relacionada com: a) o número de veículos disponíveis na frota; b) a frequência e o intervalo entre um ônibus e outro; c) a regularidade da prestação e o bom funcionamento de outros serviços de transporte (como metrôs); e d) a distância até os equipamentos sociais.

Quanto à distância, é importante refletir que, quanto mais longe os equipamentos sociais se encontram, mais longo será o tempo de deslocamento. Assim, quando se pensa em mulheres que residem em regiões mais periféricas, constata-se que elas tendem a estar mais afastadas do centro das cidades e, consequentemente, de todo o resto, seja de oportunidades de emprego, seja de locais que precisam se deslocar para cuidar da saúde ou, até mesmo, para a manutenção da casa. Destaca-se a resposta de uma das mulheres entrevistadas por Oliveira:

> Então por tudo isso minhas filhas saem junto comigo 5h30 da manhã, até eu chegar no serviço, eu tenho que chegar oito horas, tem dia que chega 8:30 da manhã. Se vai explicar pra patroa por que chegou 8h30 ela fica brava, mas não é, é a condução. Se tem que pegar quatro ônibus, é de quatro a seis

> conduções, se você pegar seis conduções até a Vila Mariana, é três conduções só pra ir, e mais três para voltar, se cansa, você cansa no meio da rua. Tem dia que não dá vontade nem de chegar em casa, não dá, sinceramente a condução aqui, nossa... (2020, p. 120).

A partir disso, entende-se que as próprias falhas atinentes ao transporte público se apresentam como fatores determinantes para a insegurança das mulheres na mobilidade urbana, o que inclusive é reconhecido por 38% das mulheres, por meio do longo tempo de espera nos pontos, dos pontos de ônibus em determinados bairros e das poucas linhas disponíveis (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2023).

Outros fatores que podem ser reconhecidos como hábeis a contribuir para a percepção de insegurança, de acordo com as mulheres, é a falta de policiamento (56%), a falta de iluminação pública e/ou ruas mal iluminadas (53%), a existência de ruas desertas e/ou vazias (51%) e, até mesmo, de espaços públicos abandonados (43%) (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2023).

Nesta ótica, verifica-se que os principais fatores que corroboram a insegurança das mulheres nas cidades estão relacionados principalmente com a segurança pública, mas, também, com questões referentes à moradia e distribuição dos equipamentos sociais.

Acerca disso, é importante considerar, ainda, que o deslocamento das pessoas nas cidades é afetado por diversos fatores, como moradia-trabalho, moradia-escola, moradia-lazer, moradia-serviços, entre outros (Villaça, 2011). Nessa vertente, compreende-se que para quase toda atividade, as mulheres precisam se deslocar e, consequentemente, se expor aos perigos da sociedade.

Daí surge a importância de um planejamento urbano adequado, não apenas com relação à mobilidade em si, mas também referente à habitação e à distribuição igualitária de recursos e de equipamentos sociais e serviços públicos. Em verdade, conforme Schaurich e De Bona (2023), é imperioso que o planejamento urbano preveja soluções adequadas a cada realidade social.

Diante disso, outro desafio para a efetivação do direito ao transporte das mulheres se identifica no planejamento inadequado das cidades, como será apresentado a seguir.

2.2 DIREITO URBANÍSTICO E PLANEJAMENTO URBANO

O planejamento urbano é “o princípio de toda atividade urbanística” e adquire sentido jurídico a partir do momento em que se torna instrumentos formais que materializam os objetivos pretendidos para transformação da realidade, denominados “planos urbanísticos”, objetivos esses que, até então, seriam apenas propostas técnicas sem dimensão jurídica (Silva, 2010, p. 32). É um conjunto de “[...] ações sociais e ambientais, que evidenciam as melhorias necessárias, mas principalmente por meio de uma série de institutos jurídicos que devem ser coordenados, conectados e harmoniosos entre si” (Schaurich; De Bona, 2023, p. 284).

No aspecto jurídico, o planejamento urbano é um conjunto de planos municipais dinâmicos, que visam melhorar a qualidade de vida da respectiva população em seus diversos níveis sociais, por meio do melhoramento em aspectos como mobilidade urbana e saneamento básico, de modo a tornar a cidade mais funcional e otimizada.

Quando se reflete sobre o planejamento urbano, é necessário levar em consideração que se refere a algo complexo, uma vez que é composto por diversos instrumentos, tais como Plano Diretor, Plano de Desenvolvimento Metropolitano, Leis de Zoneamento Ambiental, de Parcelamento, de Uso e Ocupação do Solo, Planos de Mobilidade Urbana, Plurianual, de Desenvolvimento Econômico, de Gestão de Resíduos Sólidos, de Habitação, entre outros (Schaurich; De Bona, 2023). Tais instrumentos, como abordado, devem ser harmônicos entre si e de extrema importância para assegurar aos indivíduos a qualidade de vida nas cidades, a fim de que possam concretizar seus ideais, sendo, por consequência, garantidos seus direitos sociais fundamentais e os direitos humanos.

Historicamente, o planejamento urbano surgiu nas cidades como uma política higienista, com o objetivo de combater a disseminação de doenças infectocontagiosas por intermédio de obras públicas (Santos, 2012). Contudo, com as mudanças sociais, o planejamento ganhou novas interpretações.

Santos (2012) apresenta a concepção de um planejamento urbano “tecnocrático-modernista”, que visava a construção de espaços urbanos que articulassem as funções de trabalhar, morar, circular e de lazer. De acordo com a autora, após a Revolução de 1930, o avanço da industrialização fez crescer o desafio da moradia, sendo que, a partir do governo de Vargas (de 1930 a 1945) e, posteriormente, durante o regime militar (de 1964 a 1985), a legislação urbanística e o planejamento urbano ganharam força.

Nessa ótica, o planejamento urbano não era uma prioridade de muitos governos passados, tendo se tornado necessário à medida em que a sociedade avançava e as reivindicações sociais se alteravam – como a requisição de espaços destinados ao lazer articulados com os espaços de moradia e trabalho.

Em um passado mais recente (de 1950 a 2000), o crescimento acelerado da população urbana e a falta de intervenção e planejamento do Estado geraram graves problemas sociais relacionados à infraestrutura (Ferreira; Ferreira, 2011).

A crise urbana advinda do aumento desorganizado da população e, consequentemente, da própria cidade, fez com que grupos populacionais vulnerabilizados fossem rejeitados nas urbes. De acordo com Santos, a atuação estatal para ordenar as cidades se deu a partir de obras que "[...] redesenharam cidades, ampliando os espaços públicos e introduzindo crescente segregação espacial: as áreas beneficiadas com as obras passariam a receber usos do solo mais nobres, enquanto a população de menor renda era deslocada dali" (2012, p. 94).

Esse fenômeno é conhecido como gentrificação, que, segundo Bataller, consiste em "[...] uma série de melhorias físicas ou materiais e mudanças imateriais – econômicas, sociais e culturais – que ocorrem em alguns centros urbanos antigos, os quais experimentam uma apreciável elevação de seu status" (2012, p. 10). Trata-se de um processo que ocorre há décadas e que possui experiências diferentes, mas que, no geral, possui natureza classista, considerando que implica diretamente no deslocamento dos grupos das classes populares que habitavam os centros das cidades (Smith, 2006).

Um exemplo disso é a Paris de Haussmann, redesenhada a partir de 1853. O processo de urbanização auxiliou no uso de excedente de capital e, até mesmo, no desemprego, na medida em que a reconstrução da cidade absorveu quantidades de capital e mão de obra desmedidas para a época (Harvey, 2014). A questão obscura é que, para além disso, Haussmann utilizou do processo de deslocamento de parcela da população.

> Haussmann pôs abaixo os velhos bairros pobres de Paris, usando poderes de expropriação para obter benefícios supostamente públicos, e o fez em nome do desenvolvimento cívico, da recuperação ambiental e da renovação urbana. Deliberadamente, ele conseguiu remover boa parte da classe trabalhadora e de outros elementos indesejáveis, juntamente com indústrias insalubres, do centro de Paris, onde representavam uma ameaça à saúde pública e, sem dúvida, ao poder político (Harvey, 2014, p. 50).

A população de baixa renda, socialmente vulnerável, precisou se deslocar para áreas periféricas. Certo é que se isso ocorreu em Paris – a “Cidade Luz” –, facilmente poderia ter ocorrido em outras cidades também. Em sua obra, além de afirmar que esse processo de deslocamento e desapropriação tem relação com o capitalismo, Harvey (2014) apresenta alguns exemplos de outras cidades, como Mumbai.

O caso de Mumbai merece ser destacado pois reflete de forma muito clara a participação do capitalismo no processo urbano de desapropriação.

> Consideremos o caso de Mumbai, onde há 6 milhões de pessoas consideradas oficialmente faveladas que, em sua maior parte, vivem em terrenos sem título de propriedade (os lugares onde elas vivem aparecem em branco em todos os mapas da cidade). Com a tentativa de transformar Mumbai em um centro financeiro global capaz de rivalizar com Xangai, o *boom* imobiliário entra em processo de frenética aceleração, e a terra ocupada pelos favelados torna-se cada vez mais valiosa. O valor das terras ocupadas por Dharavi, uma das favelas mais conhecidas de Mumbai, chega a 2 bilhões de dólares, e as pressões para destruir suas moradias (por razões ambientais e sociais que apenas mascaram a avidez pela posse da terra) aumenta dia após dia. Respaldados pelo Estado, os poderes financeiros pressionam pela remoção dos moradores pela força, e muitas vezes tomam posse violentamente de um terreno ocupado há gerações pelas famílias que ali vivem. O acúmulo do capital imobiliário por meio da atividade imobiliária explode, tendo em vista que a terra é comprada por preços irrisórios. As pessoas forçadas a abandonas suas moradias recebem alguma compensação? Alguns felizardos conseguem alguns trocados. Contudo, embora a constituição indiana determine que o Estado é obrigado a proteger a vida e o bem-estar de toda a população, independentemente das questões de casta e classe, e a assegurar seu direito à subsistência e moradia, o Supremo Tribunal da Índia promulgou leis que reescrevem essa exigência constitucional. Tendo em vista que os favelados são moradores ilegais, e muitos não conseguem demonstrar, de fato, sua permanência há muito tempo na terra em que vivem, eles não têm direito a nenhuma indenização. Admitir esse direito, afirma o Supremo Tribunal, seria o mesmo que recompensar os batedores de carteira por suas ações. Portanto, os favelados têm duas opções: ou resistir e lutar, ou mudar com seus poucos pertences e construir barracos nas imediações das autoestradas ou onde quer que encontrem algum minúsculo espaço (Harvey, 2014, p. 53-54).

O capitalismo, além de impactar no processo urbanístico, acaba por perpetuar a vulnerabilidade de grupos vulnerabilizados e em situação de desigualdade socioeconômica. Os exemplos citados demonstram que os mais afetados negativamente com o processo de urbanização, por meio da desapropriação, são as pessoas pobres. Isso ocorreu tanto em Paris, com a retirada de “elementos indesejáveis” do centro da cidade, como em Mumbai, onde os “favelados” são forçados a sair de suas moradias, sem indenização e algumas vezes com uso de violência, para abrir espaço ao mercado imobiliário.

Essa situação também implica o racismo ambiental urbano, que de acordo com Almeida e Salib (2017), considera conjuntamente o indivíduo enquanto pertencente a um determinado grupo social e a posição geográfica em que se encontra o grupo excluído. A desapropriação historicamente registrada, inerente ao processo de urbanização, ocasionou uma segregação socioespacial que tem impacto até os dias atuais em diversas searas.

A importância de se realizar essa contextualização, para os fins deste trabalho, concentra-se nas consequências do deslocamento (forçado) de pessoas pobres para as áreas periféricas para a própria mobilidade urbana.

O afastamento dos grupos vulnerabilizados das áreas “nobres” e dos centros das cidades, acabou dificultando o seu acesso aos equipamentos sociais. Isso poderia não ser um problema, “caso houvesse, já na época, um planejamento urbano que proporcionasse a integração dessa população com equipamentos sociais como escolas e uma malha viária adequada que os interligasse ao próprio centro da cidade, por exemplo” (Schaurich; De Bona, 2023, p. 285).

A crise da desigualdade presente nas cidades é histórica e seus reflexos são sentidos pela população vulnerável até os dias de hoje. Problemas habitacionais, de saneamento e de mobilidade advêm desse cenário. A própria percepção da vida nas cidades é desigual, pois as relações sociais são iguais. Consequentemente, o uso do espaço público ocorre de forma desigual pelas pessoas (Schaurich; Brustolin; Bernardi, 2024), o que afeta a qualidade de vida.

A qualidade de vida se tornou uma mercadoria; isto é, quem possui mais dinheiro, tem acesso a melhores serviços e, consequentemente, a uma vida com mais privilégios.

> A qualidade de vida urbana tornou-se uma mercadoria, como aconteceu com a própria cidade em um mundo no qual o consumismo, o turismo, as atividades culturais e baseadas no conhecimento, assim como o eterno recurso à economia do espetáculo, tornaram-se aspectos fundamentais da economia política urbana, inclusive na Índia e na China. A tendência pós-moderna a estimular a formação de nichos de mercado, tanto nas escolhas de estilo de vida urbano quanto de hábitos de consumo e formar culturais, envolve a experiência urbana contemporânea com uma aura de liberdade de escolha no mercado, desde que você tenha dinheiro [...] (Harvey, 2014, p. 46).

Embora os espaços públicos sejam considerados bens comuns, o desenvolvimento capitalista foi influenciado pela administração.

> Os espaços e os bens públicos urbanos sempre foram uma questão de poder de Estado e administração pública, e esses espaços e bens não constituem necessariamente um bem comum. Ao longo da história da urbanização, a provisão de espaços e de bens públicos (como o saneamento, a saúde pública, a educação etc.) por meios públicos ou privados foi crucial para o desenvolvimento capitalista (Harvey, 2014, p. 143-144).

Em um contexto histórico, o maior interesse privado em detrimento do público, no que se refere à urbanização e administração dos espaços e bens públicos, o que afeta a vida da população.

Desde cerca de 1990 houve a inclusão de algumas variáveis à análise do processo de gentrificação, como a possível influência do gênero e da classe social no processo em questão. A averiguação, de acordo com a autora, se dá a partir da "[...] incorporação da mulher ao mundo do trabalho, ocupando postos para os quais se requer uma formação específica e que são melhor remunerados" (Bataller, 2012, p. 28), de forma que as mulheres preferem residir em áreas próximas a seus locais de trabalho a fim de evitar deslocamentos. Porém esses locais costumam estar nos centros urbanos, de forma que a gentrificação possui influência direta nisso.

Nessa perspectiva, os grupos vulnerabilizados não são vulneráveis por si só; sua vulnerabilidade é fruto de diversos fatores, inclusive da má gestão no processo de urbanização das cidades. A urbanização impacta diretamente na realidade social.

A Constituição Federal de 1988, no artigo 182, consagra "[...] a necessidade de uma política de desenvolvimento urbano para a realização das funções sociais das cidades como garantia de bem-estar aos seus habitantes" (Bernardi; Meda, 2017). Assim, as políticas de planejamento urbano devem se orientar no sentido de atender às funções sociais da cidade e, além disso, garantir uma vida digna aos habitantes, modificando a realidade social.

Um projeto de urbanização adequada está associado à concretização de direitos. No viés de uma crise urbana, a gestão e a organização do espaço urbano são indispensáveis para a concretização dos direitos humanos, na medida em que a cidade é o local onde a maioria dos indivíduos exerce tais direitos – é onde eles vivem, trabalham, estabelecem suas relações sociais e acessam os recursos necessários para atender às suas necessidades básicas (Ferreira; Ferreira, 2011, p. 40-41).

O planejamento urbano se revela um importante instrumento para garantir os direitos individuais dos cidadãos e para modificar a realidade social, o que por si só evidencia a importância do assunto. E é igualmente essencial para a sustentabilidade

e para a concretização do desenvolvimento sustentável, em especial, do Objetivo do Desenvolvimento Sustentável (ODS) nº 11, como será abordado a seguir.

2.3 PLANEJAMENTO URBANO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: O OBJETIVO 11.2 DA AGENDA 2030

Nos últimos anos, houve um crescimento na importância dada ao meio ambiente e à sustentabilidade, por meio de ações que envolvem diversos atores. De fato, constata-se que se está diante de uma crise ambiental destrutiva, que ameaça, inclusive, o futuro da humanidade.

A crise atual, embora tenha se intensificado nos últimos anos, tem origem histórica. Com base em Pires e Silva (2017), é entendido que as atividades humanas intensificadas no período da Revolução Industrial impactaram de forma significativa a natureza, a partir do uso, em maior intensidade, dos recursos naturais, bem como, pela intensificação da liberação na atmosfera de gases do efeito estufa.

Tem se tornado urgente a atuação no sentido de retardar ou, se possível, evitar que tais desastres ambientais ocorram. Conforme ressaltado pelas Nações Unidas, em que pese faltar apoio suficiente da sociedade no geral e, principalmente, dos governantes, o mundo possui a ciência e a tecnologia, sem contar os recursos financeiros, hábeis a consolidar um caminho de desenvolvimento sustentável (Nações Unidas, 2019).

Não obstante a inegável importância que deve ser dada à crise ambiental, o desenvolvimento sustentável, necessário para garantir a sobrevivência do planeta e das espécies que nele vivem, vai além da conservação do meio ambiente propriamente dito. Para alcançar o desenvolvimento sustentável, devem ser integrados os critérios ambientais, sociais e econômicos (Nalini; Silva Neto, 2017), tendo em vista que o desenvolvimento sustentável não se trata apenas da sustentabilidade ambiental em si.

No ano de 2015, líderes mundiais de mais de 150 países se reuniram na sede das Nações Unidas para traçar metas a serem alcançadas até o ano de 2030, com vistas ao desenvolvimento sustentável. O plano, chamado de Agenda 2030, contém 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) que devem ser implantados até 2030 e abordam diversas temáticas, como pobreza, fome, cidades, trabalho decente, clima, paz, justiça e outras.

Um assunto que se destaca é a própria cidade. A Agenda 2030 firmou o compromisso de, até o ano de 2030, “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”, reservando um Objetivo próprio para isso, o ODS nº 11.

As metas incluídas no ODS nº 11 são variadas e tratam de diversos aspectos da vida nas cidades: habitação segura, mobilidade, aumento da urbanização inclusiva e sustentável, redução de mortes e perdas econômicas advindas de catástrofes, proteção do patrimônio cultural e natural do mundo, entre outras.

Segundo Gomes e Ferreira (2018), a sustentabilidade pode ser dividida em cinco dimensões (ambiental, social, ética, econômica e jurídico-política). O ODS nº 11 é encontrado na dimensão social vinculada ao elemento pessoas, tendo em vista que o objetivo de que os municípios e os conglomerados sejam “[...] inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis (ODS 11) vem sendo recomendado desde o início das conferências das Nações Unidas sobre desenvolvimento” (Barbieri, 2020, p. 149).

O planejamento urbano influencia a sustentabilidade, não só ao se considerar os segmentos ambiental e econômico, mas, em igual importância, no segmento de impacto social. Isto porque, o planejamento urbano é o que comanda a atividade urbanística, de modo que tem um impacto direto na vida das pessoas, e pode ser instrumento para a modificação da realidade social, o que, por consequência, resulta na sustentabilidade.

A legislação infraconstitucional brasileira prevê, em diversos dispositivos, o desenvolvimento sustentável como um princípio norteador de políticas públicas (De Bona, 2023). Inobstante a isso e ainda que o Brasil tenha sido um dos países que firmaram o pacto no ano de 2015, a aplicação da Agenda 2030 no país se deu de forma tardia – não sendo concretamente aplicada até o momento, o que afasta o país do desenvolvimento sustentável.

Embora a Agenda preveja um Objetivo específico acerca de “paz, justiça e instituições eficazes” (ODS nº 16), o próprio Superior Tribunal de Justiça, maior corte infraconstitucional, informa em sua página que “embora já investisse em práticas sustentáveis, foi somente a partir de 2019 que o STJ passou a interligar, de modo expresso, sua estratégia de atuação aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030” (Brasil, 2023).

Isso também ocorre em outros âmbitos. De acordo com Sabbatine, Machado e Paião, a política conservadora e discriminatória perpetuada no governo de Jair

Bolsonaro (2018-2022) comprometeu a proteção dos direitos humanos, apresentando um retrocesso na matéria que impacta a própria Agenda 2030.

> São muitos aspectos e acontecimentos que seguem em descompasso com os objetivos e metas da Agenda 2030, são questões ligadas a leis que tangem direitos de minorias, são aspectos econômicos minando áreas de importância para o desenvolvimento do país, tais como, cortes, na educação, segurança, falta de política pública, principalmente na área carcerária, onde direitos humanos praticamente inexistem (2021, p. 425).

O Brasil está longe de conseguir alcançar as metas contidas na Agenda 2030, sendo que, com relação aos municípios, "[...] estão longe de atingir o alvo da Agenda, em que pese ser o local de concentração para os benefícios da Agenda" (Sabbatine; Machado; Paião, 2021, p. 425).

É a partir disso que surge a necessidade de se refletir sobre a importância do planejamento urbano para a sustentabilidade, tendo em vista que vários objetivos previstos na Agenda 2030 podem ser alcançados a partir disso: água potável e saneamento (ODS nº 6), energia limpa e acessível (ODS nº 7), trabalho decente e crescimento econômico (ODS nº 8), redução das desigualdades (ODS nº 10), mudança global do clima (ODS nº 13), entre outros. Em alguma medida a urbanização tem relação com a maioria – para não dizer todos – os Objetivos da Agenda 2030.

No que tange ao ODS nº 11, embora seja de extrema importância a construção de cidades sustentáveis – não se referindo apenas à sustentabilidade ambiental em si, mas, igualmente, às sustentabilidades social e econômica – e resilientes, os esforços adotados pelo Estado ainda são escassos.

Assuntos como educação, igualdade de gênero e saúde são pauta quando se fala sobre desenvolvimento sustentável – tanto o é, que eles constam expressamente nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, a serem implantados até 2030.

Além destes, um dos assuntos usualmente não ligados ao desenvolvimento sustentável é a mobilidade urbana, que está dentro do tópico das cidades sustentáveis e resilientes (ODS nº 11), mais precisamente na meta nº 11.2.

A mobilidade, com atenção especial tanto no planejamento urbano como na Agenda 2030, refere-se à facilidade de mover-se dentro da cidade, relacionando-se diretamente aos sistemas de transporte e, até mesmo, à mobilidade sem uso de meios de transporte, como o caminhar. A importância de se construir uma mobilidade urbana adequada tem espaço diante do fato de que a vida digna depende, por vezes, da mobilidade.

Os direitos sociais possuem um forte vínculo com o princípio da dignidade da pessoa humana. Por consequência, sendo o direito ao transporte um direito social, conclui-se que não há que se falar em vida digna e em dignidade da pessoa humana sem que seja garantida a mobilidade urbana (Sarlet, 2018).

No quesito mobilidade, o planejamento municipal se traduz em um instrumento importante para a sustentabilidade e a construção de cidades sustentáveis e resilientes, em especial ao se considerar o ODS nº 11.2 da Agenda 2030, que visa proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis e sustentáveis, além de melhorar a segurança rodoviária com a expansão dos transportes públicos, voltando-se especial atenção para os grupos mais vulneráveis socialmente, como as mulheres, os idosos, as crianças e as pessoas com deficiência. Isso é destacado na redação do ODS nº 11.2, com o compromisso de se proporcionar até 2030, especialmente para grupos vulnerabilizados (dentre estes as mulheres), o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, com a melhoria da segurança rodoviária e expansão dos transportes públicos (Nações Unidas, 2023). Para o Brasil, a redação foi readequada:

> Até 2030, melhorar a segurança viária e o acesso à cidade por meio de sistemas de mobilidade urbana mais sustentáveis, inclusivos, eficientes e justos, priorizando o transporte público de massa e o transporte ativo, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, como aquelas com deficiência e com mobilidade reduzida, mulheres, crianças e pessoas idosas (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2023).

Algumas das justificativas indicadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) para a readequação foram a inclusão, na redação, da priorização de modos de transporte não motorizados e coletivo de massa, além de deixar mais explícita a relevância da promoção do transporte ativo (que utilizam meios não motorizados, como bicicletas ou o simples caminhar) (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2023).

O Brasil optou pela priorização de sistemas que permitissem um uso coletivo em detrimento do individual, mantendo-se a atenção especial aos grupos mais vulneráveis, a fim de atrelar as três dimensões dos sistemas de transporte: sustentabilidade ambiental, sustentabilidade econômica e justiça social (Carvalho, 2016).

Os aspectos sobre a mobilidade urbana prevista no ODS nº 11.2 envolvem uma multiplicidade de fatores. Isto porque, diversos são os grupos vulnerabilizados citados

expressamente na meta, cujos problemas atinentes à mobilidade são variados. Com relação às mulheres, a problemática se traduz, majoritariamente, na insegurança presente nos seus deslocamentos.

Também é necessário considerar que as mulheres vivem em condições socioeconômicas mais desfavoráveis e têm maior probabilidade de sofrer com a pobreza, em relação aos homens, situação que se agrava à medida das suas interseccionalidades, conforme dados apresentados na seção anterior. Além disso, no que tange ao desenvolvimento sustentável, segundo as Nações Unidas, as mulheres representam 80% do total de pessoas que são obrigadas a deixar seus lares e refugiar-se em outros lugares como consequência das mudanças climáticas (Nações Unidas, 2022).

Esse cenário indica que a mobilidade urbana impacta na percepção individual da cidade e, consequentemente, na garantia dos direitos fundamentais sociais e na sustentabilidade. Os problemas relacionados à mobilidade urbana “[...] impactam na qualidade de vida do cidadão que se vê privado, de maneira indireta, de direitos humanos como o lazer, a educação, a saúde, a cultura, ao trabalho, a viver em um meio ambiente equilibrado" (Severo, 2019, p. 24).

Embora a mobilidade urbana seja uma “ponte” de acesso a outros direitos (como o próprio direito à cidade), ela também é um direito em si. Gutierrez (2016) apresenta uma crítica sobre isso, ao afirmar que o acesso à mobilidade urbana vai além do acesso ao transporte e da acessibilidade aos destinos; requer, na verdade, uma ótica intersetorial da mobilidade e de sua interação com outros direitos.

> A intervenção da mobilidade no acesso a direitos é mais complexa do que simplesmente linear e que efetivar direitos requer indispensavelmente observar a interação entre os transportes e o funcionamento das outras atividades, e de ambos com as pessoas, com suas condições concretas de efetivar liberdades. Entre o direito à mobilidade e o acesso a direitos, a relação é bidirecional, não linear. Por isso, quando se pergunta por que não se põem de acordo as leis e as ações que visam proteger o acesso a direitos com ações em mobilidade, pode-se incluir uma resposta adicional: porque se ‘afasta’ uma parte da discussão... os outros direitos! (Gutierrez, 2016, p. 56).

Os objetivos nº 11 e 11.2, possuem relação com o direito fundamental social ao transporte. Não se pode olvidar que o transporte foi introduzido como um direito social na Constituição Federal graças à Emenda Constitucional nº 90/2015, estando, atualmente, previsto expressamente no *caput* do artigo 6º da Constituição.

O transporte público está relacionado ao direito fundamental ao transporte. Além do ODS nº 11.2, a priorização de projetos de transporte público coletivo também

está prevista como diretriz na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (Brasil, 2012). A sua escolha, em detrimento ao transporte individual, reduz “[...] os níveis de violência causados pelos conflitos por ocupação de espaço nas vias públicas” (Rodrigues Junior; Vieira, 2017).

Para o direito das cidades, o transporte público é essencial para a efetivação dos direitos de locomoção, artigo 5ª, inciso XV, CF/88, e da cidadania, artigo 1º, inciso II, CF/88 (Brasil, 1988). O transporte público é um importante eixo a ser modificado, com vistas ao planejamento urbano eficaz (Germano; Medeiros, 2021). Embora as políticas brasileiras de mobilidade existentes tendem a priorizar o transporte particular em detrimento ao público (Santos; Santos, 2022).

A PNMU é fundamentada em princípios que, se concretizados, influenciam diretamente na garantia do direito ao transporte. Destaca-se, por exemplo, “a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo” (III) e a “equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros” (VIII) (Brasil, 2012).

O Estado necessita empreender esforços em diversas frentes, a fim de elaborar políticas públicas que não apenas priorizem os sistemas de uso coletivo e de transporte ativo, conforme redação do ODS nº 11.2 adequada para o Brasil. De fato, é imperioso que as políticas estejam de acordo com as diversas vulnerabilidades existentes na sociedade, como expressamente previsto no Objetivo, de forma a garantir a efetiva concretização de direitos e a aproximação da sustentabilidade.

2.4 A EFETIVAÇÃO DO DIREITO AO TRANSPORTE E À MOBILIDADE URBANA POR MEIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS ATRELADAS AO PLANEJAMENTO MUNICIPAL

O direito ao transporte está previsto no rol dos direitos sociais do artigo 6º da Constituição e, para a sua efetivação, é necessária a implementação de políticas públicas para que, assim, seja alcançada a eficácia plena da norma constitucional.

O direito ao transporte, enquanto um direito fundamental social, pressupõe que lhe sejam aplicadas não só as características próprias dos direitos fundamentais, também, as normas constitucionais referentes ao assunto.

As normas, acerca dos direitos fundamentais sociais, são de eficácia limitada de modo que demandam a regulamentação na via infraconstitucional para terem aplicação. Assim, nas palavras da pesquisadora, “[...] a inércia do legislador

infraconstitucional em regulamentar os direitos fundamentais de segunda dimensão acaba florescendo no povo um sentimento de não efetividade, de não cumprimento e desrespeito aos preceitos constitucionais" (Cayres, 2017, p. 57), o que gera uma descrença da nação na Constituição Federal.

É necessário que sejam elaboradas políticas públicas de regulamentação dos direitos fundamentais sociais, a fim de ser cumprido o dever constitucional, inclusive com relação ao direito ao transporte. Isto é, políticas públicas atreladas ao planejamento das cidades que visem regulamentar os direitos sociais fundamentais para garantir a sua aplicação. Com isso, a importância da adequação do planejamento urbano para o cumprimento do pacto social firmado na Constituição.

A mobilidade é um dos principais aspectos do planejamento urbano. Os planos municipais devem criar soluções "[...] de modo a evitar o transtorno do deslocamento por longas distâncias para acessar os serviços e equipamentos sociais" (Schaurich; De Bona, 2023, p. 287) que é um dos desafios da mobilidade de mulheres.

O panorama de violência de gênero afeta a garantia de diversos direitos das mulheres. No cenário de insegurança, as mulheres tendem a redefinir e alterar sua rotina, por vezes reduzindo a utilização dos equipamentos sociais da cidade de modo a diminuir sua mobilidade e/ou alterando, até mesmo, o horário de suas atividades (Segovia; Rico, 2017, p. 56). Isso é verificado na pesquisa dos Institutos Patrícia Galvão e Locomotiva (2023), que evidenciou que 65% das mulheres entrevistadas já desistiram de ir a algum lugar devido à insegurança de se deslocar pela cidade. As mulheres vítimas das situações de violência nos deslocamentos podem ter diferentes reações.

Figura 03: Reações das mulheres às situações de violência (entre mulheres que passaram pelas situações descritas)



Fonte: Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2023

Essas reações apresentadas reforçam que a própria vivência nas cidades é diferente, variando de acordo com a experiência de cada mulher. Enquanto 75% das mulheres contaram a amigos e familiares, apenas 41% procuraram a polícia. As consequências da insegurança nas cidades também são diversas, na medida em que pouco mais da metade das vítimas sofreu um abalo psicológico, ao passo em que a grande maioria mudou seus hábitos após o ocorrido.

Não apenas o direito ao transporte em si (artigo 6º, *caput*, da Constituição), mas também o direito de ir e vir (artigo 5º, inciso XV, da Constituição) e a dignidade da pessoa humana (artigo 1º, inciso III, da Constituição), principalmente ao se considerar a alteração de rotina e o abalo psicológico, são afetados.

Esse cenário contribui para a própria perpetuação da vulnerabilidade social nas cidades, em especial da vulnerabilidade de gênero, o que é reflexo da falta de um planejamento urbano adequado. “A falta de acesso a qualquer infraestrutura citadina é reflexo do planejamento inadequado das políticas de mobilidade” (Oliveira, 2020, p. 131).

É necessário buscar soluções eficazes para estes problemas. Campanhas de conscientização das mulheres para que procurem a autoridade policial e relatem os casos (com a necessária capacitação dos profissionais para o atendimento dessas vítimas, de modo a evitar a revitimização) atreladas ao planejamento urbano das cidades, que prevejam soluções para a mobilidade de mulheres são alguns exemplos

de políticas capazes de garantir o direito social ao transporte e a redução da vulnerabilidade de gênero.

O planejamento urbano deve estar atento aos conflitos existentes com os interesses dominantes, além de partir dos indivíduos e de suas experiências com os problemas que enfrentam para imaginar uma cidade que “[...] seja capaz de superar as desigualdades que historicamente são parte de sua realidade” (Santos; Santos, 2022, p. 122).

No âmbito do planejamento urbano, foi instituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, instituída por meio da Lei nº 12.587/2012. É um instrumento da política de desenvolvimento urbano previsto na Constituição Federal que objetiva “[...] a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município” (artigo 1º da lei).

Todavia, a PNMU não trata expressamente da solução para a mobilidade feminina, mas seu destaque é relevante pois prevê em seu artigo 5º diversos princípios dos quais decorre o direito ao transporte seguro de mulheres, como a acessibilidade universal (inciso I), a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo (inciso III), a segurança nos deslocamentos das pessoas (inciso VI) e a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (VIII). Ademais, um dos objetivos expressos da Política, disposto no artigo 7º, é a redução das desigualdades e promoção da inclusão social (inciso I).

Com base nas disposições da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é evidente que há uma certa tendência legislativa no viés da melhoria da mobilidade feminina. Contudo, resta pendente, ainda, a elaboração de planos específicos acerca do transporte de mulheres, que coloquem em prática não só os princípios e objetivos da PNMU acerca da matéria, mas, principalmente, os direitos sociais.

Para além da PNMU e dos planos de mobilidade municipais, o plano diretor das cidades é um importante instrumento de realização dos direitos sociais, por meio da concretização do direito à cidade. O plano diretor, que integra o planejamento urbano, é o “[...] instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana” (Silva, 2010, p. 137).

> Para a satisfação plena e democrática deste direito, há a necessidade de implementação do planejamento urbano, direcionado a reduzir as desigualdades sociais, redistribuindo os riscos e os benefícios da urbanização. Por este motivo é que o Plano Diretor assume o contorno de

> instrumento fundamental para a realização do direito à cidade. Construído de forma democrática e participativa é ele que irá trazer para a realidade os anseios e desejos das diferentes regiões e classes do espaço urbano (Ferreira; Ferreira, 2011, p. 45-46).

Tendo o plano diretor a função de ordenar o desenvolvimento urbano e a função social do espaço público urbano, está diretamente relacionado à garantia dos direitos sociais, incluindo o transporte e a mobilidade. “O problema dos transportes urbanos, considerados como sistemas, é relevante o problema de uso do solo, que marca profundamente a estrutura e o ambiente urbanos de modo geral” (Silva, 2010, p. 231). Com isso, não pode ser adequado um planejamento urbanístico que não preveja a problemática do sistema viário, uma vez que “[...] não se pode planejar o uso do solo urbano sem a devida ordenação dos transportes” (Silva, 2010, p. 231).

A relevância social do transporte se sobrepõe à sua classificação como um elemento do direito urbanístico puramente dito. Esse elemento é considerado neste trabalho como um direito fundamental social, podendo inclusive ser considerado um direito humano. Daí a importância da construção de um planejamento urbano que esteja atrelado não só às peculiaridades locais, mas, principalmente, ao ODS nº 11.2. É necessário que o planejamento urbano elabore e execute, de maneira eficaz, políticas públicas que melhorem a segurança viária e o acesso à cidade das mulheres.

A construção de um caminho que aproxime o Brasil desse objetivo concretização dos direitos fundamentais sociais, tanto individuais como coletivos, sendo imprescindível a adequada ordenação do espaço urbano por meio dos instrumentos do planejamento urbano.

O planejamento urbano possui meios de garantir a concretização do direito fundamental social ao transporte, não só por intermédio da PNMU, mas, também de outros elementos, como o plano diretor. Ademais, é necessária, para a garantia de uma mobilidade segura às mulheres, a elaboração de políticas públicas atreladas ao planejamento que considerem as múltiplas individualidades dentro deste grupo e suas diferentes necessidades.

Para Alonso e Dantas, “[...] sem políticas públicas, não há que se falar em concretização de direitos sociais prestacionais” (2017, p. 148). Isso demonstra a necessária ação positiva do legislador em matéria de elaboração de políticas públicas que se refiram ao assunto, o que, ainda com base nos citados autores, pode se dar por meio do desenvolvimento de programas governamentais estruturados pelo Estado.

A construção de uma cidade inclusiva no que tange às mulheres demanda que sejam consideradas as diferentes formas de desigualdades de gênero existentes no ambiente urbano e suas interseccionalidades com raça e classe.

Contudo, a formulação e a implantação de políticas públicas específicas (e que estejam atentas às interseccionalidades) devem estar vinculadas ao esforço contínuo para ultrapassar os estereótipos de gênero nos diferentes contextos sociais.

Para Sito e Felix (2021), é fundamental reconhecer que a construção de um espaço público com igualdade de gênero só se torna plenamente viável por intermédio de iniciativa governamentais e políticas voltadas à superação do machismo e da misoginia, que oprimem as mulheres e defendem, constantemente, que o lugar delas é no espaço privado, e não no espaço público.

É com base nesse contexto que surge a necessidade de se analisar políticas públicas atreladas ao planejamento das cidades que estejam atentas às necessidades das mulheres e que promovam a igualdade de gênero, com o intuito de assegurar que estas contribuam efetivamente para a realização do direito ao transporte, promovendo uma mobilidade equitativa e acessível a todos os segmentos da população.

> As políticas públicas repercutem na economia e nas sociedades, daí por que qualquer teoria da política pública precisa também explicar as inter-relações entre Estado, política, economia e sociedade. Tal é também a razão pela qual pesquisadores de tantas disciplinas – economia, ciência política, sociologia, antropologia, geografia, planejamento, gestão e ciências sociais aplicadas – partilham um interesse comum na área e têm contribuído para avanços teóricos e empíricos (Souza, 2006, p. 25).

Com a análise sistemática da cidade, as políticas públicas ganham espaço nas problemáticas atinentes ao planejamento urbano. Embora possuam várias conceituações, podem ser entendidas como ações governamentais que visam a solução de um problema (Souza, 2006).

Pensar políticas públicas que estejam atreladas ao planejamento urbano significa analisar novas possibilidades de garantia dos direitos sociais, dentre eles, o direito ao transporte. Isso poderia se dar, por exemplo, por meio de políticas que facilitem o acesso a serviços públicos e equipamentos sociais (como a construção de creches, escolas, postos de saúde), uma vez que esse acesso influencia diretamente na mobilidade das mulheres e é um dos principais pontos a serem analisados no processo de planejamento urbano, sendo que sua oferta está diretamente vinculada a políticas públicas.

O próprio processo de urbanização afeta a mobilidade da mulher nas cidades. Mas os instrumentos típicos do planejamento urbano (como os planos de mobilidade e, até mesmo, o plano diretor) não precisam ser os únicos a serem utilizados para garantir a segurança das mulheres nos transportes. O poder público também pode prever soluções por meio da criação de políticas públicas e de instrumentos para a sua concretização, de acordo com os princípios e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana no que concerne à mobilidade feminina, atentando-se às peculiaridades da vulnerabilidade de gênero existente nas cidades, a fim de garantir a concretização do direito fundamental social ao transporte constitucionalmente garantido.

3 ANÁLISE DE POLÍTICAS EXISTENTES ACERCA DA MOBILIDADE FEMININA

Com base na revisão de literatura, há uma lacuna quanto às políticas públicas que efetivamente atuem no problema da mobilidade de gênero e que concretizem o direito fundamental social das mulheres. Contudo, existem algumas medidas criadas com o objetivo de garantir maior segurança às mulheres em seus deslocamentos. São medidas que atuam em searas distintas, conforme será analisado.

Para tanto, foram analisados os seguintes temas: os veículos de transporte exclusivo, as paradas antiassédio, o urbanismo feminista e o uso da tecnologia. A justificativa para a seleção das políticas citadas se dá pela facilidade de localização de informações e dados na internet; isso porque, ao se realizar a busca na plataforma Google com as palavras chaves referentes ao assunto, poucas políticas foram localizadas e, a fim de possibilitar a correta análise e o desenvolvimento da pesquisa, optou-se por analisar as referidas políticas.

Para a análise das políticas, os critérios foram baseados em três perguntas-chave, quais sejam: 1) Como essa política pública contribui para a mobilidade segura da mulher? 2) Essa política pública leva em conta as interseccionalidades? 3) Essa política pública pode ser replicada na íntegra em todos os municípios do Brasil?

No que se refere ao transporte exclusivo e com relação aos critérios apresentados anteriormente, constata-se que essa política pública contribui para a mobilidade segura da mulher na medida em que – na teoria – garante que as mulheres se desloquem em um veículo sem homens, dificultando a ocorrência de episódios de violência. Quanto às interseccionalidades, entende-se que essa política não faz distinção de raça ou classe; todavia, mulheres que não possuam condições de pagar pelo transporte público não serão beneficiadas com tal medida. Contudo, talvez não seja a política mais adequada a todas as cidades, pensando-se em municípios que contêm transporte público, mas possuem poucos habitantes. Ainda que um único caso ou a mera perspectiva de assédio diante da insegurança já sejam suficientes para autorizar a aplicação de medidas para evitar a violência de gênero, é necessário refletir que um ônibus rosa talvez seja de pouca valia em uma realidade em que é pouco utilizado.

A política das paradas antiassédio, objetiva garantir a segurança das mulheres no deslocamento realizado a pé, com vistas a evitar o assédio de rua. Trata-se de uma política que tem incidência em determinados horários, garantindo às mulheres o

direito de desembarcarem do ônibus em um local mais próximo de seu destino final, possibilitando uma mobilidade segura na medida em que reduz o tempo e a distância que a mulher terá que caminhar após o desembarque.

Assim como na medida anterior, a política das paradas antiassédio não faz distinção de classe ou raça; porém, novamente as mulheres que não possuam condições econômicas de utilizar o ônibus não farão uso da medida. Pensando-se no terceiro critério, a parada antiassédio talvez não possa ser aplicada a todas as linhas de ônibus de todas as cidades, considerando que um dos pressupostos para a parada sob demanda é que ela possa ser realizada com segurança. Assim, caso uma linha passe por locais que não apresentem segurança para a parada, como calçadas, sua aplicação fica prejudicada. A aplicação de tal medida também poderia restar prejudicada em cidades com uma população muito grande, como capitais, diante do fluxo de passageiros – ao menos no centro da cidade.

Por sua vez, o urbanismo feminista possibilita a mobilidade segura para as mulheres ao elaborar políticas públicas que atuem diretamente nas circunstâncias que geram insegurança, como a melhoria na iluminação das ruas e pontos de ônibus. É um conceito que, se aplicado corretamente, pode se atentar às interseccionalidades ao considerar as especificidades das situações de vulnerabilidade aqui analisadas (gênero, raça e classe), especialmente tendo em vista que, usualmente, os locais que necessitam de mais atenção do poder público são justamente aqueles vinculados às desigualdades de raça e de classe. Quanto à aplicação em todas as cidades do Brasil, em tese poderia ser realizada, considerando que demanda apenas a aplicação de esforços na atenção às necessidades das mulheres no que se refere à segurança na mobilidade.

Por fim, o uso da tecnologia contribui para a segurança na mobilidade das mulheres de diversas formas, a partir da implementação de instrumentos modernos e atrelados à tecnologia que afastam a sensação de insegurança. Todavia, são medidas que não atendem integralmente as interseccionalidades – cita-se, para ilustrar, os aplicativos de celulares que eventualmente não possam ser acessados por mulheres pobres que não possuem celular e/ou acesso à internet. Da mesma forma que a medida anterior, em tese poderia ser aplicada em todas as cidades; porém, por demandar investimentos públicos e/ou particulares, dificilmente seriam aplicados em cidades menores.

Embora possa se refletir que, isoladamente, as medidas analisadas dificilmente irão solucionar o problema da insegurança na mobilidade feminina, é importante considerar que a utilização em conjunto delas poderá garantir uma maior chance da concretização do direito fundamental social ao transporte das mulheres.

Isto porque, são medidas distintas que não se anulam. Para ilustrar, pensa-se no seguinte exemplo: uma mulher que aguarda o seu transporte em um ponto com boa iluminação e câmeras de monitoramento (urbanismo feminista) poderá utilizar um totem interativo para lhe fazer companhia enquanto aguarda (tecnologia). Ao adentrar no ônibus rosa (transporte exclusivo), poderá solicitar ao motorista uma parada fora do ponto regular (parada antiassédio). Caso presencie ou seja vítima de alguma forma de assédio no ônibus (pois há reclamações acerca do desrespeito da exclusividade, podendo existir homens no veículo), poderá utilizar os aplicativos para realizar denúncias ou solicitar ao motorista a utilização do botão do assédio (tecnologia). Esse exemplo, por mais simples que seja, evidencia que as medidas até aqui analisadas podem coexistir. Porém, a aplicação das medidas analisadas deve observar as peculiaridades da realidade local de onde se pretende implementá-las.

As circunstâncias que envolvem a aplicação das medidas devem ser analisadas caso a caso. Inobstante a isso, é certo que a criação de políticas públicas acerca do assunto é imperiosa.

Na esfera municipal, os gestores possuem a competência (e a responsabilidade) de realizar a política de desenvolvimento urbano (artigo 182 da Constituição Federal). No que tange especificamente acerca da mobilidade, é atribuição dos municípios a prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano (artigo 18, inciso II, da PNMU) e dos estados a prestação de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano (artigo 17, inciso I, da PNMU).

Alguns lugares atendem a tais determinações sob a ótica de gênero, diante das políticas públicas de transporte exclusivo, sendo a política do vagão rosa uma medida estadual e a do BRT rosa municipal. O próprio uso da tecnologia está se dando de forma local, a partir de políticas municipais, atreladas ou não à gestão municipal.

Outrossim, os municípios podem agir, no assunto em análise, por meio do planejamento urbano no que se refere à própria infraestrutura das cidades, através da melhoria da iluminação publicação, das condições de calçadas e escadarias, da redução do número de espaços abandonados e, até mesmo, da eventual criação de novas rotas e linhas de transporte público, de modo a evitar a superlotação dos

veículos e para possibilitar que as mulheres tenham que se deslocar a pé por uma distância menor.

A própria ordenação do uso do solo urbano tem influência na mobilidade das mulheres, o que demonstra a necessidade de utilização do planejamento urbano no tema. Isso pode ocorrer por meio do Plano de Mobilidade Urbano Municipal, tendo em vista que esse deve contemplar as infraestruturas do sistema de mobilidade (artigo 24, inciso III, da PNMU).

Inobstante a importância de que os municípios adotem políticas públicas de mobilidade de mulheres, por estarem a par das peculiaridades locais, isso não afasta a responsabilidade federal.

Por meio dos instrumentos de planejamento urbano, devem ser criadas políticas em nível federal que garantam às mulheres uma mobilidade segura. Isso pode ser realizado, por exemplo, a partir da inclusão de um dispositivo na Política Nacional de Mobilidade Urbana que atribua aos municípios a responsabilidade de criarem medidas, com base na realidade local, que estejam atentas à vulnerabilidade de gênero no transporte.

A própria inclusão, na PNMU, da igualdade de gênero como uma diretriz a ser observada é uma medida necessária. Contudo, levando-se em conta o exemplo do urbanismo feminista em Viena, seria importante que os municípios observassem as reais necessidades das mulheres no que se refere aos seus deslocamentos, de modo a atuar diretamente nas questões que precisam ser consertadas. Embora isso devesse ser realizado pelos municípios de maneira autônoma, a inclusão de tal determinação na PNMU poderia servir de instrumento para que isso ocorresse.

Outra forma de viabilizar seria a inclusão, na PNMU, da determinação de que todos os municípios aplicassem as paradas antiassédio, por se tratar de uma medida de baixo custo e que tem sido bem recebida pelas usuárias.

A criação de cursos e treinamentos voltados aos motoristas de transportes públicos para que saibam como agir em situações envolvendo violência de gênero nos veículos também seria uma política pública importante a ser criada. O desenvolvimento de treinamentos para equipes responsáveis pelo acolhimento de eventuais vítimas (como a própria polícia) é necessário para que seja evitada a revitimização das mulheres, encerrando o ciclo da violência. Essas medidas de treinamento poderiam ser criadas por meio de lei federal, de modo a ser aplicada em nível nacional.

Para além disso, uma das medidas mais importantes para a concretização do direito ao transporte das mulheres é a inclusão desse grupo nas discussões. Uma pesquisa realizada pelos Institutos Patrícia Galvão e Locomotiva, em 2023, as mulheres puderam opinar acerca de iniciativas que poderiam auxiliar na melhor na segurança na mobilidade feminina. Dos quesitos apresentados na pesquisa, as entrevistadas indicaram que a melhora na infraestrutura e no policiamento poderiam ser as principais iniciativas para essa melhora.

Como essas questões já foram abordadas acima, é interessante a opinião das mulheres no que se refere às iniciativas de campanhas informativas e educativas.

Figura 04: Opinião das mulheres sobre iniciativas de campanhas informativas e educativas



Fonte: Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2023.

Esses dados demonstram que a principal sugestão das entrevistadas é para que sejam promovidas campanhas de conscientização que estimulem a denúncia de casos envolvendo a violência de gênero nos transportes. Para isso, entende-se que é necessário um esforço conjunto em todos os níveis governamentais, de modo a dar mais visibilidade à questão. Outras iniciativas opinadas pelas entrevistadas dizem respeito a assistência, participação e reeducação.

Figura 05: Opinião das mulheres sobre iniciativas de assistência, participação e reeducação



Fonte: Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2023.

A medida mais votada pelas entrevistadas é referente ao apoio às vítimas da violência nos transportes, ou seja, após a violência já ter ocorrido. Embora seja importante, não se trata de uma medida que visa atuar na raiz do problema, mas sim, objetiva garantir a recuperação da vítima depois que a violência já ocorreu ao invés de evitá-la.

Tanto a medida de apoio psicológico como a de aulas para os infratores poderiam ser criadas em todos os níveis ou, até mesmo, por meio de um esforço conjunto dos governos municipal, estadual e federal. Isto é, em nível federal poderia ser incluído na PNMU essas medidas, cujas verbas poderiam ser oriundas do estado e as campanhas serem executadas pelo município.

Embora haja uma falha do planejamento urbano no que tange ao direito da mobilidade das mulheres na atualidade. A seguir serão analisadas as políticas públicas selecionadas com base nos critérios anteriormente justificados.

3.1 TRANSPORTE EXCLUSIVO: VAGÕES E ÔNIBUS ROSA NO RIO DE JANEIRO/RJ

A modalidade de transporte exclusivo, por meio de vagões e/ou ônibus “rosa”, isto é, destinado apenas para uso de mulheres, existe em diversas cidades do Brasil. Optou-se em realizar um recorte para possibilitar uma análise mais aprofundada acerca do tema. Assim, foi escolhido examinar apenas a legislação do Rio de Janeiro, por contar com a modalidade há cerca de 18 anos, cuja lei já foi objeto de análise judicial, conforme será apresentado mais à frente.

Em 2006 houve a criação, no estado do Rio de Janeiro, de uma modalidade de transporte exclusivo para mulheres: o vagão rosa. Isso se deu por meio da Lei

Estadual nº 4.733, que obriga as empresas do sistema ferroviário a destinarem vagões exclusivamente para uso feminino durante o horário de pico, compreendido das 6hrs às 9hrs e das 17hrs às 20hrs (artigo 1º, *caput* e §1º da lei).

O Deputado Jorge Picciani, autor do projeto de lei que posteriormente foi transformado na legislação citada, apresentou como justificativa a vulnerabilidade da mulher no transporte.

> Não são raras as histórias que ouvimos de abusos sofridos por mulheres durante as viagens de trem, metrô ou ônibus em horário de pico. Muitos homens se aproveitam da lotação do transporte coletivo para assediar sexualmente as mulheres que ali se encontram, causando um constrangimento e, muitas vezes, um trauma. Por ser um problema difícil de ser contornado no momento, já que acontece em locais lotados e dificilmente se comprova o delito, a melhor saída é criar um espaço específico para que as mulheres façam suas viagens sem que possam se tornar alvo destes aproveitadores. Como são usadas composições com vários vagões nos sistemas ferroviários e metroviários, acreditamos que a separação de um vagão por composição, nos horários de rush, resolveria este problema sem causar qualquer transtorno operacional (Piacciani *Apud* Brasil, 2009).

A utilização do vagão de uso exclusivo não é uma obrigatoriedade, sendo que a usuária poderá escolher em qual vagão realizar sua viagem. Isso está reconhecido na própria legislação, ao dispor que “nos vagões que não são de uso exclusivo das mulheres poderá haver uso misto” (artigo 1º, §3º da lei).

Com a finalidade de garantir a correta aplicação do vagão rosa, a legislação prevê multa caso as empresas não disponibilizem o vagão para transporte exclusivo (artigo 3º da lei). Além disso, 10 anos depois da publicação da Lei Estadual nº 4.733, houve a publicação da Lei Estadual nº 7.250/2016, que alterou e acrescentou dispositivos à lei originária.

Observou-se que as empresas responsáveis pela administração do sistema ferroviário deveriam realizar campanhas publicitárias educativas, além de gravar as imagens das infrações e identificar o infrator, sempre que possível, com a incidência de advertência ou de multa em caso de descumprimento (artigos 3º-A e 3º-B da Lei Estadual nº 4.733).

Com a alteração advinda em 2016, incluiu-se um dispositivo que prevê multa para homens que ingressam e permanecem no vagão durante os horários de uso exclusivo de mulheres, devendo as empresas, em caso de recusa do infrator a se retirar do vagão exclusivo, identificá-lo e solicitar o auxílio da força policial para a condução à delegacia de polícia, caso necessário, além de encaminhar as imagens gravadas correspondentes ao órgão fiscalizador (artigo 3º-C da Lei Estadual nº 4.733).

Alguns pontos positivos acerca da utilização do vagão rosa podem ser apontados. Primeiro, trata-se de uma solução rápida e de baixo custo, considerando-se que seriam utilizados os vagões já existentes, apenas modificando seu uso para determinado horário.

Além disso, Couto *el al* indicam que se trata de uma política de grande eficiência, pois "[...] a partir do momento em que se separam homens e mulheres dentro dos vagões, isola-se o agressor de sua vítima" (2019, p. 29).

Para além dos vagões rosa, há, ainda, a modalidade de transporte exclusivo por meio dos chamados ônibus rosa, que segue a mesma proposta.

Quinze anos após a criação do vagão rosa, houve a regulamentação do Bus Rapid Transit - BRT Rosa. Regulamentado por meio do Decreto nº 49.640/2021, o Programa BRT Rosa visa disponibilizar um espaço exclusivo nos ônibus para mulheres e crianças de até 12 anos no Município do Rio de Janeiro. Trata-se, assim, de uma previsão municipal.

Assim como no vagão rosa, o BRT rosa prevê essa destinação em um determinado período dos dias úteis da semana, sendo das 5 às 8 horas e das 16 às 19 horas, ou seja, durante o horário de maior uso do sistema de transporte.

Embora a justificativa apresentada para a elaboração da Lei Estadual nº 4.733/2006 tenha sido a vulnerabilidade de gênero existente na mobilidade, houve a apresentação de fundamentos desmedidos contra a normativa – inclusive com a judicialização da questão, como a ação proposta pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro.

A análise processual em questão se faz necessária para demonstrar a resistência e a falta de interesse quando o assunto é a segurança das mulheres, com base em argumentos machistas. Isso porque o Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro propôs Ação Civil Pública objetivando que as empresas Supervia Concessionária de Transportes Ferroviários S/A e Opportrans Concessão Metroviária S/A (que operavam na cidade do Rio de Janeiro quando a legislação teve início) se abstivessem de cumprir a legislação em questão, sob o fundamento de ser inconstitucional a norma estadual diante da violação ao princípio da isonomia e o direito de escolha da parte consumidora, "[...] já que a referida Lei Estadual garantiria

ao usuário do sexo feminino privilégio de transporte em vagão especial sem que a mesma prerrogativa fosse concedida ao usuário do sexo masculino" (Brasil, 2009)[10].

Como visto nas seções anteriores, a vulnerabilidade da mulher na mobilidade urbana é um problema social extremamente presente em nossa realidade, e possui diversas consequências negativas. Assim, considerar que uma política que vise garantir a segurança das mulheres em trens e metrôs seja um "privilégio" é algo que apenas reforça a necessidade da análise da questão.

"Privilégio" seria, na verdade, as mulheres poderem andar nas cidades sem precisar se preocupar com sua segurança; sem reelaborar suas rotas ou pegar trens mais vazios com medo de um eventual assédio em seus deslocamentos.

É nesse sentido que se ressalta que uma política pública que priorize as peculiaridades inerentes à mobilidade urbana feminina não é um simples "privilégio", mas sim, um aporte para a concretização dos direitos das mulheres, como direito à cidade e o direito ao transporte. Com efeito, trata-se de um direito em si, na medida em que visa garantir a segurança do grupo.

Para além disso, deve-se recordar que o que está sendo tratado são os direitos de um grupo vulnerável e minoritário por natureza, conforme amplamente abordado nos capítulos anteriores. Por conta disso, a comparação realizada - "sem que a mesma prerrogativa fosse concedida ao usuário do sexo masculino" (Brasil, 2009) – é totalmente incompatível com a realidade social.

Embora não se desconheça que, eventualmente, podem ocorrer casos de assédio envolvendo vítimas homens, os casos envolvendo mulheres são muito superiores, justificando uma atenção diferenciada. As mulheres sofrem violência pelo simples fato de ser mulher. Uma legislação que objetive proteger as mulheres não é um "privilégio", mas sim, um direito.

Tais considerações, ora descrito, deve-se ressaltar que o processo foi extinto sem resolução de mérito diante da inadequação da via eleita para se alcançar a declaração de inconstitucionalidade da Lei. Inconformado, o Ministério Público apelou da sentença (apelação cível nº 2008.001.40980), tendo sido, no recurso, admitida a possibilidade de arguição de incidente de inconstitucionalidade na via da Ação Civil Pública.

---

10 Não foi possível acessar a petição inicial da ação a fim de verificar quais os termos que realmente foram utilizados pelo órgão ministerial, por este motivo a análise se deu com base na redação da relatoria do acórdão.

Porém, em vista do princípio da reserva de plenário, os desembargadores da 13ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro acordaram, por unanimidade, a suspensão do julgamento do recurso de apelação e a remessa do processo ao Órgão Especial do Tribunal para o julgamento do incidente de inconstitucionalidade. No Órgão Especial do TJRJ, a arguição de inconstitucionalidade foi protocolada sob o nº 2009.017.00019. Por unanimidade, a arguição foi julgada improcedente:

> ARGUIÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE POR ÓRGÃO FRACIONÁRIO DO TRIBUNAL - LEI ESTADUAL n° 4.733/2006, QUE DISPÕE SOBRE A DESTINAÇÃO DE ESPAÇOS EXCLUSIVOS PARA MULHERES NOS SISTEMAS FERROVIÁRIO E METROVIÁRIO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - AÇÃO CIVIL PÚBLICA – LEGITIMIDADE DO MINISTÉRIO PÚBLICO - VIA ADEQUADA PARA O CONTROLE DIFUSO DE CONSTITUCIONALIDADE DE LEI OU ATO NORMATIVO DO PODER PÚBLICO, DESDE QUE A DECLARAÇÃO DO VÍCIO SEJA A CAUSA DE PEDIR, INDISPENSÁVEL A RESOLUÇÃO DO LITÍGIO PRINCIPAL. Se o diploma normativo objeto da argüição observou o princípio da igualdade real e proporcional ao prever a destinação de vagões exclusivos para as mulheres somente em horários de pico matutino e vespertino, devidamente especificados, excetuados os sábados, domingos e feriados, e também em qualquer dia nos demais horários, exatamente para aniquilar as diferenças entre homens e mulheres, no ponto tratado, objetivando atingir a igualdade substancial, descabe a investida a pretexto de violação ao princípio da isonomia, pois o que se instituiu na lei foi mais um reforço à proteção à liberdade sexual da mulher, tutelado penalmente com rara eficiência, e não privilégio de transporte em vagão especial, como sustentado na inicial da ação coletiva de consumo pelo nobre Promotor de Justiça, pouco importando o conceito subjetivista da mulher que faz uso de vagão misto ou do homem que não pode viajar no vagão exclusivo de mulheres, parecendo exagero que só por isso possam ser considerados ‘prostituta ou pervertido sexual’, ou as mulheres que viajam em vagão exclusivo sejam tratadas como ‘bonequinhas frágeis e disponíveis’ (Brasil, 2009, p. 1-2).

Na ementa, o próprio Órgão Especial do TJRJ reconheceu que a fundamentação trazida pelo Ministério Público na petição inicial da Ação Civil Pública é absurda e exagerada. De fato, considerar que a mulher que opte em utilizar o vagão misto seja vista como “prostituta” e que a mulher que utilize o vagão exclusivo seja considerada uma “bonequinha frágil e disponível” é desconsiderar totalmente os anos de luta feminista e, até mesmo, ignorar a própria vulnerabilidade de gênero, na medida em que será realizada uma análise desmedida da realidade social.

Como reconhecido pelo Órgão Especial do TJRJ, a legislação em comento, ao invés de ofender o princípio da isonomia, concretiza-o, ao oferecer tratamento desigual aos homens e mulheres de modo que a igualdade possa ser atingida.

> Percebe-se, pois, que ao invés de afrontar o princípio constitucional da igualdade, a lei questionada com ele conforma-se, por isso que estabelece a

> igualdade substancial delas, mulheres, com os homens, considerada a superioridade destes no concernente a questão que ensejou a solução legislativa, cujo objetivo foi amenizar a condição de inferioridade das mulheres que eram submetidas àquela situação constrangedora e vexatória no uso do transporte em horários de pico, sem a mínima possibilidade de esboçar qualquer reação [...] (Brasil, 2009, p. 4).

A Lei Estadual nº 4.733/2006, cuja validade foi juridicamente estabelecida, é um importante instrumento para garantir a segurança das mulheres nos transportes, embora não seja, por si só, suficiente para acabar de vez com a vulnerabilidade de gênero na mobilidade urbana. Mas ainda assim há uma série de críticas acerca do transporte exclusivo.

Quando o assunto é política de gênero, é necessário que haja uma sensibilização não só dos governantes, mas também da população no geral. Considerando que o que está sendo analisado é o transporte exclusivo de mulher em uma sociedade machista, algumas críticas surgem acerca da política.[11]

O Summit Mobilidade, do Estadão, afirma que uma das críticas diz respeito à punibilidade, na medida em que a separação que ocorre no transporte exclusivo "[...] não pune os culpados, que poderão achar outra oportunidade para cometer os crimes" (2021, n.p.).

Uma política, por si só, dificilmente será suficiente para contornar o cenário de insegurança nas cidades. Assim, ainda que os agressores se valham de outros meios para praticar a violência contra as mulheres, isso não invalida o fato de que o transporte exclusivo pode dar mais segurança às mulheres.

Por mais que a violência de gênero possa ocorrer de outras formas, inclusive na mobilidade urbana (como na mobilidade a pé ou enquanto as mulheres aguardam nas estações e pontos de ônibus), o transporte exclusivo é um dos meios com potencialidade para colaborar para a redução da violência dentro dos veículos de transporte público.

Outra questão levantada acerca do transporte exclusivo é que, no Rio de Janeiro, a legislação estadual não teria sido originada de uma demanda feminina, isto é, do grupo diretamente atingido. No mais, aponta-se que o vagão exclusivo não solucionou, de maneira direta, a maior queixa das mulheres até então: a superlotação (Silva, 2017).

---

11 Não se desconhece que muitas críticas são oriundas de integrantes dos movimentos feministas. Porém, entende-se que tais críticas dizem respeito justamente à sociedade machista em que a política analisada está inserida.

Porém, não há como negar que a medida, ainda que não tenha solucionado diretamente a questão da superlotação, contribuiu em parte no assunto, considerando que a superlotação torna o ambiente propício para a prática de assédio sexual. Além disso, a ausência de demanda feminina na criação do transporte exclusivo não obsta sua elaboração, sendo um argumento fraco para deslegitimar a medida.[12]

Há quem critique o transporte exclusivo por afirmar que essa medida afeta os homens, pois terão menos vagas para sua mobilidade (Summit Mobilidade, 2021). Contudo, é importante considerar que a disponibilização do vagão/ônibus exclusivo se refere a uma parte da frota, sendo que o restante poderá ser utilizado por mulheres, mas, em sua maioria, será utilizado por homens.

Embora a legislação analisada não preveja o percentual da frota que será destinada exclusivamente às mulheres e ainda que não tenha sido possível encontrar tal informação acerca da prática diária das empresas, acredita-se que o percentual destinado não será grande o suficiente para prejudicar a mobilidade dos homens. Inobstante a isso, se esse for o caso, é certo que deverá haver uma reavaliação da frota no sentido de disponibilizar mais veículos, e não para retirar das mulheres uma política que objetiva reduzir sua vulnerabilidade.

Existem argumentos contrários ao transporte exclusivo sob o fundamento de que as mulheres que não optem por viajar nos veículos exclusivos estariam escolhendo se sujeitar aos abusos (Ceratti, 2014). Essa argumentação vem na mesma linha do alegado pelo Ministério Público na já mencionada Ação Civil Pública nº 2006.001.054578-5 de que as mulheres que utilizassem o vagão misto seriam vistas como “prostitutas” (Brasil, 2009).

Como amplamente analisado anteriormente, tal alegação não se sustenta e vem de encontro com o próprio objetivo da legislação, que é de garantir às mulheres o seu direito ao transporte. Em verdade, entende-se que essa argumentação é machista e reforça a cultura do estupro existente na sociedade, cultura essa que faz

12 Inobstante a isso, é importante notar que essa crítica reflete justamente um ponto importante do machismo impregnado na sociedade: a ausência de inclusão das mulheres nos debates referentes a questões que lhes dizem respeito. Isso é um fenômeno histórico que possui origem no patriarcalismo e é algo amplamente verificado em diversas searas, refletindo como as decisões geralmente são tomadas no que tange às políticas públicas. Todavia, entende-se que a inclusão das mulheres nas discussões referentes às políticas de gênero pode ser um avanço na concretização dos direitos fundamentais sociais das mulheres.

com que a mulher passe de vítima à culpada da violência sofrida, o que não pode ser aceito nem a título de argumentação.

Em que pese as críticas aqui apresentadas, é certo que o assunto não foi exaurido (tampouco era o objetivo desta seção). Pretende-se demonstrar que as políticas de gênero, embora existam para garantir às mulheres os seus direitos – ou ao menos tentar, são objetivos de diversas críticas. Isso tem relação com o fato de que a violência de gênero – tanto na mobilidade urbana como no geral – tem raízes profundas na sociedade machista e patriarcal, cuja desconstrução é uma verdadeira batalha.

De acordo com uma pesquisa realizada por Albuquerque (2017) referente ao Rio de Janeiro, 44 das 81 mulheres entrevistadas afirmou que sempre pega o vagão rosa, sendo que 22 responderam que pegam às vezes e 15 raramente. Contudo, ao se analisar o restante da pesquisa é possível constatar que a percepção das mulheres entrevistadas é de que a medida é importante, mas insuficiente, conforme reconhecido por 78% das entrevistadas.

A pesquisa demonstrou que, na prática, a medida apresenta concretização frustrada diante da presença de homens nos vagões, o que pode se dar pela falta de uma fiscalização adequada, ressaltando a inércia do Poder Público nesse quesito.

> Quanto aos motivos para opção pelo Carro das Mulheres, o principal motivo indicado foi ‘Segurança’, 32 vezes, seguido de ‘Indiferente’, 29 e Conforto, 21 vezes. Interessante destacar, quanto a esta variável, que uma participante da pesquisa, no Ramal Deodoro, fez questão de demarcar que seu motivo era ‘Indiferente’ dada a presença constante de homens no vagão. A percepção de insegurança nos transportes públicos é absolutamente majoritária, indicada por 75% das mulheres. Ao contrário, a percepção sobre a efetiva proteção do ‘Vagão Rosa’ foi quase que equitativamente dividida entre as respostas (27 ‘Sim’, 26 ‘Às vezes’ e 28 ‘Não’). Aqui, igualmente, importante chamar atenção para determinados complementos das respostas, como, diversas vezes, no trem, a resposta era ‘Sim, quando funciona’ ou ‘Não, porque não funciona’. Aliás, quanto à resposta ‘Não’, em duas situações diferentes participantes da pesquisa usaram esta pergunta para destacar a presença de homens no ‘Vagão Rosa’ com comentários como ‘Não funciona, olha em volta’ e ‘Não, inclusive olha esse aí do lado se fingindo de desentendido.’ Estas reações parecem indicar, para além do resultado numérico, uma expectativa de concretização da política pública frustrada pela ausência de fiscalização ou adesão social (Albuquerque, 2017, p. 6 e 7).

Das 81 mulheres entrevistadas, apenas 1 respondeu que a política do vagão rosa não era importante e que a via negativamente como segregacionista e excludente (Albuquerque, 2017).

De modo geral, foi possível constatar que “[...] a ineficácia fática da política (a presença de homens no vagão) não parece destituir a percepção de sua importância

para as mulheres", demonstrando que, ainda que sejam apontadas falhas no transporte exclusivo, às mulheres defendem a necessidade da existência da medida (Albuquerque, 2017, p. 9).

O transporte exclusivo enquanto medida de redução das desigualdades apresenta controvérsias, sendo objeto de diversas críticas. Contudo, ainda que possua diversas falhas e pontos que devem ser melhorados, no geral a medida é bem recebida pelas usuárias, o que reforça a necessidade de se reavaliar o sistema para promover as melhorias adequadas.

3.2 A ESPANHA E AS PARADAS ANTIASSÉDIO

A mobilidade urbana é desempenhada de diversas formas, sendo que uma delas é o deslocamento a pé. Em que pese esse deslocamento possa ser realizado de forma integral entre o local de origem e o destino, é necessário pontuar, para os fins desse trabalho, que muitas vezes ele é parcial, complementando o transporte público e realizado entre o ponto de parada do ônibus/metrô/trem e o destino final.

Assim, da mesma forma que no deslocamento integralmente com transporte público, a mobilidade a pé apresenta diversos riscos para as mulheres, diante do cenário de insegurança nas cidades, o que, quando complementar ao transporte público, torna o cenário mais grave.

É nesse sentido que surge a conceituação do "assédio de rua", tradução literal do termo "acoso callejero", estudado por pesquisadoras como Onetto (2019) e Velasco (2019). Essa forma de assédio é a mais comum na mobilidade das mulheres e diz respeito à violência sofrida enquanto as mulheres se deslocam a pé.

Diz-se que é a forma mais comum pois, de acordo com os dados apresentados na seção 2.1 acerca da pesquisa realizada pelos Institutos Patrícia Galvão e Locomotiva (2023), o maior número de casos de olhares insistentes e/ou cantadas inconvenientes, agressões físicas e estupro foi registrado no deslocamento a pé. Na análise, apenas no que tange à importunação sexual que os números referentes ao deslocamento a pé foram superados pelo transporte em ônibus.

Para Onetto (2019), o assédio de rua é conceituado como sendo uma forma de violência que se direciona do mais poderoso ao menos favorecido. Contudo, a autora reconhece que é necessário um enfoque das múltiplas desigualdades existentes na

sociedade, a partir da teoria da interseccionalidade, de forma que existem formas particulares de assédio de rua em cada desigualdade.

De fato, ao se refletir acerca do assédio de rua é necessário considerar que a vivência nas cidades é diferente entre as pessoas. Assim, uma mulher que necessite transitar a pé em um bairro nobre dificilmente estará suscetível à mesma forma de violência que uma mulher que se desloque a pé em bairros mais afastados e com menos segurança.

A análise do assunto é importante pois, na maioria das vezes, o deslocamento de mulheres a pé é uma extensão do transporte público, sendo necessário para complementar o trajeto. Cita-se, como exemplo, as mulheres que necessitam caminhar do ponto de desembarque do transporte coletivo para o seu destino final – como a sua casa.

É nesse cenário de insegurança no deslocamento a pé após o desembarque do transporte público – em especial do ônibus - que Velasco (2019) apresenta a política espanhola da “parada antiassédio”. Também chamada de parada sob demanda, trata-se de uma modalidade por intermédio da qual as mulheres podem solicitar ao motorista do veículo de transporte público para desembarcar fora da parada regular, a fim de ficarem mais próximas de seu destino final e não precisarem se deslocar sozinhas por longos trechos, diminuindo o risco de assédios e/ou agressões.

De acordo com Velasco (2019), inicialmente a medida de parada sob demanda era utilizada apenas à noite, tendo sido posteriormente estendida para o horário diurno. Porém, a autora não informa a partir de quando houve a referida mudança, não tendo sido localizada tal informação em outros meios, uma vez que foi possível a localização apenas de informações referentes à medida no período noturno. Sevilla, por exemplo, é uma cidade que lançou um projeto-piloto referente às paradas antiassédio na Espanha, sendo que Macías (2019) registra expressamente que a medida teria funcionamento às sextas, aos sábados e às vésperas de feriados, unicamente no período das 00hrs às 05hrs.

Não obstante, essa ampliação no horário da medida é interessante pois é certo que as mulheres são suscetíveis à violência na mobilidade em qualquer horário do dia, ainda que o período noturno, por haver menos pessoas nas ruas e muitas vezes existir iluminação inadequada, torne o ambiente urbano mais propício para tal

violência. Assim, visando a efetiva aplicação da medida, entende-se que as paradas sob demanda deveriam funcionar o dia todo.

No que se refere aos resultados da medida, é importante destacar que a pesquisa online não possibilitou o levantamento de muitas informações acerca do assunto, inclusive acerca dos resultados referentes ao projeto-piloto de Sevilla.

Em Bilbau, uma notícia veiculada no El Correo informa que 2.114 mulheres usaram as paradas antiassédio de 2018 a 2022. Os dados ainda apontam que 56% das 1.499 paradas sob demanda realizadas no Bizkaibus foram no período das 05hrs às 06h30 (Cárcamo, 2022), o que demonstra que o horário limitado de Sevilla (até às 05hrs) talvez não seja o mais adequado.

Cárcamo (2022) ainda informa que no Bilbobus foram registradas 615 demandas de parada antiassédio no mesmo período, sendo que os próprios representantes institucionais reconhecem a baixa demanda mas a justificam como sendo por desconhecimento ou por modéstia, o que levou à campanhas de conscientização por intermédio de cartazes colados nos ônibus.

A medida das paradas antiassédio foi bem recebida em Pamplona, na Comunidade de Navarra. Na cidade, a política existe desde 2022, tendo sido iniciada com um projeto piloto realizado entre março e junho. No período de teste, foram solicitadas 37 paradas sob demanda. Ainda, consta que a iniciativa foi bem recebida não só pelas usuárias, mas como pelos motoristas, tendo sido reconhecido que as paradas em questão não causaram problemas no itinerário como atrasos, funcionando corretamente. Por conta disso, a medida foi ampliada para toda a rede noturna, em 01 de setembro de 2022 (Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, 2022).

Informações posteriores demonstram que até 01 de setembro de 2023, isto é, no período de um ano, apenas 22 mulheres solicitaram a parada fora do ponto regular. Contudo, como reconhecido pelo presidente da Comunidade da Região de Pamplona, ainda que exista um uso limitado da medida, ela é um diferencial na mobilidade de quem efetivamente a usa (Salvo, 2023). Assim, entende-se que a pouca utilização não deve servir para deslegitimar a medida, uma vez que, ainda que apenas uma mulher utilize a parada antiassédio no mês, a medida será importante para garantir maior sensação de segurança a ela, o que contribui com a concretização de uma vida digna – ainda que seja para essa única mulher que utilizou o serviço.

Na capital espanhola, Madrid, as paradas sob demanda também são uma realidade. Em que pese não terem sido localizados registros acerca da data específica

de início da medida no município, no site da Comunidade de Madrid constam informações referentes à extensão dessa medida para todas as 40 linhas noturnas de ônibus intermunicipais em outubro de 2020, presumindo-se que o sistema já existia antes disso, ainda que de forma mais limitada (Comunidad de Madrid, 2020).

Ademais, há ainda registros de um sistema lançado em outubro de 2020 concernente aos ônibus intermunicipais com relação às festas religiosas. De acordo com a notícia, desde outubro de 2020 até setembro de 2022 foram registrados mais de 11.800 pedidos de parada fora do ponto regular, sendo 8.490 de mulheres e 3.332 de pessoas com menos de 18 (dezoito) anos (dessas, 2.423 foram mulheres) (Comunidad de Madrid, 2022).

As informações disponíveis no site da Comunidade de Madrid não esclarecem de forma suficiente a linha do tempo de aplicação da medida e dos resultados do serviço, é possível constatar que a medida existe e é devidamente aplicada, sendo utilizada por milhares de usuárias.

Além das cidades de Sevilla, Pamplona, Bilbau e Madrid, as paradas sob demanda também estão presentes em outras cidades espanholas e seguem, no geral, os mesmos moldes, isto é, de que a usuária poderá solicitar a parada fora do ponto regular no período noturno. Contudo, diante da dificuldade de localização de informações relevantes, deixar-se-á de analisar a medida em outras cidades.

No Brasil, a medida das paradas sob demanda é pouco utilizada até o momento, tanto que é difícil localizar informações acerca de cidades que possuem a medida. O município de Cascavel, no Paraná, conta com a medida desde 2012, tendo sido criado pela Lei nº 6.060/2012, que permitia “[...] o desembarque de pessoas do sexo feminino em qualquer local onde seja permitido estacionamento, no trajeto regular de respectiva linha, mesmo que nele não haja ponto de parada regulamentado” (Município de Cascavel, 2012). Porém, o serviço era pouco conhecido, tanto que não foi possível a localização de dados referentes à utilização do sistema. Em 2023, o direito de solicitar o desembarque fora das paradas regulares no período noturno foi ampliado para idosos e pessoas com deficiência, por meio da Lei nº 7.562/2023 (Município de Cascavel, 2023), tendo sido revogada a Lei nº 6.060/2012.

Em nível federal, está em tramitação o Projeto de Lei nº 3.258/2019, com a seguinte ementa: “Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, pessoas com deficiência e idosos

o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno" (Brasil, 2019). A última ação legislativa que consta na tramitação do projeto é a designação de relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT)[13], em 15 de abril de 2024. Após, o projeto ainda deve passar pela Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU) e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). É interessante notar que apensados ao Projeto de Lei nº 3.258/2019 estão outros quatro projetos que tratam do assunto, o que demonstra o empenho do Poder Legislativo em tratar da questão.

As paradas antiassédio podem ser um instrumento econômico na tentativa de garantir às mulheres mais segurança durante o seu deslocamento a pé. De fato, trata-se de uma medida que não irá trazer grandes custos às concessionárias, tampouco ao Poder Público, tendo em vista que o veículo não irá alterar a sua rota, mas sim, apenas fazer parada(s) adicional(is). A oneração seria, nesse caso, com relação às campanhas de divulgação, que são de grande importância para cientificar as mulheres da possibilidade de utilização do serviço, garantindo assim a efetividade da medida.

3.3 URBANISMO FEMINISTA EM VIENA

Um dos maiores exemplos positivos acerca da existência de um planejamento urbano voltado ao gênero é Viena, capital da Áustria. Embora não se descuide do fato de que a realidade social austríaca é distinta da realidade brasileira, a análise do modelo vienense é importante por se tratar de uma das cidades pioneiras em se considerar o quesito gênero nas políticas públicas, servindo de inspiração para outras.

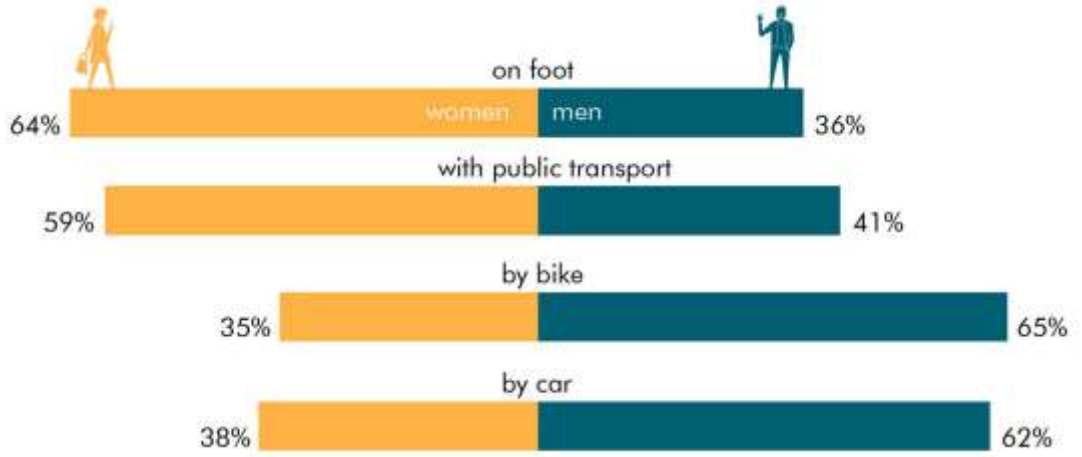
Considera-se que o ponto de partida da integração de gênero na urbanização de Viena se deu com a exposição fotográfica "[...] quem é o dono do espaço público – o cotidiano das mulheres na cidade", ocorrido na cidade em 1991. Pela primeira vez, questionava-se as desigualdades de gênero no planejamento (Jackowska; Ferradás, 2022).

A quebra de barreiras de gênero trazida com a exibição se deu pelo fato de que foram apresentados painéis com diversos temas envolvendo as mulheres na cidade, inclusive com indicação de dados. No que se refere à mobilidade urbana, os dados

13 Consulta realizada em 08 de maio de 2024.

apresentados demonstraram que as mulheres utilizavam mais o transporte público e o deslocamento a pé do que homens:

Figura 06: Diferenças na mobilidade urbana de homens e mulheres em Viena, 1991



Fonte: Jackowska; Ferradás, 2022, p. 266.

A exibição ainda destacou fatores de reclamação das usuárias e pontos a serem melhorados, tudo isso já no ano de 1991, mas que facilmente poderiam ser reclamações atuais, como a falta de iluminação adequada nos espaços públicos.

> O Painel 16 explora este mesmo desejo: ser capaz de 'ir de qualquer lugar para qualquer lugar, com intervalos curtos, da forma mais barata, conveniente, rápida e eficiente possível'. A base para uma mobilidade eficaz: pontos de acesso bem posicionados às estações de transporte público e ótima acessibilidade de circulação através dos pontos de paradas e estações. Outras qualidades desejadas das estações/paradas de transporte incluem assentos suficientes, armazenamento de bagagem, iluminação suficiente para se sentir seguro, bem como proteção contra chuva e intempéries. Uma pesquisa anexa ao painel contribui para a identificação dos espaços onde as mulheres não se sentiam seguras e confortáveis. As paradas de transportes públicos (29%) estavam entre os 'espaços do medo' mais frequentemente mencionados. Outros eram espaços com cantos escuros e visibilidade limitada: passagens subterrâneas (23%), estacionamentos públicos (21%), parques e espaços verdes à noite (18%), bem como entradas de casas e escadarias (9%). O design inadequado desses espaços causava estresse, desconforto e medo agressões nas mulheres. Muitas delas admitiram que evitam locais públicos que lhes causam sofrimento ou que muitas vezes gastam dinheiro em táxis para voltar para casa em segurança. Estas preocupações ainda estão presentes nos tempos atuais, como o conceito de custos do medo, ou seja, custos ocultos ou encargos financeiros pagos para se sentir seguro na esfera pública, tal como abordado por Leslie Kern no seu livro Feminist City in 2020 (Jackowska; Ferradás, 2022, p. 267, tradução nossa[14]).

14 No original: Panel 16 explores this very wish: to be able to 'go from everywhere to everywhere, with shortintervals, as cheaply, conveniently, quickly and efficiently as possible'. The basis for effective mobi-

A partir de então, o gênero passou a integrar as discussões relacionadas à urbanização e, principalmente, os planos urbanísticos. Após a exibição fotográfica, mais precisamente no ano de 1994, houve a publicação de um novo *Stadtentwicklungsplan* – isto é, “plano de desenvolvimento urbano” (tradução nossa) – no qual a cidade incluiu pela primeira vez, como uma estratégia de desenvolvimento, um planejamento urbano equitativo para mulheres (Jackowska; Ferradás, 2022).

No ano de 1999, autoridades vienenses realizaram uma pesquisa em um dos distritos da cidade acerca do uso do transporte público, em especial no que se refere à frequência e à razão do uso. Conforme Foram (2013), foi constatado que grande parte dos homens utilizava carro ou transporte público duas vezes ao dia (para ir ao trabalho e retornar para casa), Contudo, as mulheres utilizavam com mais frequência os ônibus, os metrôs, os bondes e até mesmo as calçadas, por motivos variados, tais como trabalho e compromissos familiares com filhos e/ou pais idosos.

O planejamento urbano de Viena passou a integrar o gênero a longo prazo. Tanto o é, que na versão do *Stadtentwicklungsplan* publicada em 2014, há a menção expressa da igualdade de gênero nas diretrizes de planejamento (Jackowska; Ferradás, 2022).

A mobilidade passou a ser pensada sob uma perspectiva de gênero. De acordo com Chalaby (2017), ocorreram diversas alterações na infraestrutura da cidade visando facilitar o deslocamento das mulheres: alargamento de calçadas (pois a maioria dos pedestres são mulheres e, muitas vezes, se deslocam com carrinhos de bebê), melhora na iluminação pública, disponibilização de assentos adicionais e construção de rampas.

---

lity: well-placed access points to the public transport nodes and optimal accessibility of movementthrough the stops and stations. Other desired qualities of transport nodes include enough seats, lug-gage storage, enough lighting bright to feel safe, as well as rain and weather protection. A surveyattached to the panel contributes to the identification of the spaces where women were not feelingsafe and comfortable. Public transport stops (29%) were among the most frequently mentioned‘fear spaces’. Others were spaces with dark corners and limited visibility: underpasses (23%), publicparking (21%), parks and green spaces at night (18%), as well as house entrances and stairway cores(9%). The inadequate design of those spaces caused women stress, discomfort, and fear of beingassaulted. Many of them admitted to either avoiding public places that cause them distress, oroften spend money on taxis to get home safely. These concerns are still present in the currenttimes, as the concept of costs of fear, meaning hidden costs or financial burden paid to feel safein the public realm, as addressed by Leslie Kern in her book Feminist City in 2020.

O diferencial do planejamento urbano de Viena, que consagrou a cidade como uma das principais no que se refere à inclusão do gênero na urbanização, é justamente o olhar às necessidades das mulheres.

No que tange à mobilidade, reclamações trazidas já em 1991, quando da exposição citada acima, demonstraram que a insegurança era uma das maiores preocupações das mulheres. Assim, o planejamento vienense levou isso em consideração, promovendo a melhora na iluminação pública, por exemplo. Ainda, considerando as reclamações referentes à existência e escadarias, o que afeta a mobilidade de pessoas com carrinhos de criança, houve a instalação de rampas, de modo a garantir a acessibilidade.

A realização de um planejamento urbano com perspectiva de gênero vai muito além do que simplesmente incluir o termo “gênero” nas políticas públicas; é necessário que elas sejam pensadas para efetivamente resolver os problemas das mulheres, de forma pragmática. Contudo, por se tratar de assunto envolvendo gênero, por certo que se apresentam certas resistências – inclusive em Viena.

Na capital da Áustria, houve grande resistência quando da exposição de 1991, sendo que a exibição foi recebida com ceticismo e críticas, inclusive com comentários depreciativos no sentido de que da mesma forma que existia uma exposição de mulheres, deveria haver uma exposição de cães e de canários. Poucos concordavam com a ideia de inclusão de gênero nas políticas públicas (Chalaby, 2017).

Essas críticas foram apresentadas no começo dos anos 1990, mas a resistência ainda existe. Cita-se, para ilustrar, o caso de Estocolmo, capital da Suécia, onde houve a implementação de uma política de limpeza de neve voltada ao gênero, a partir da qual as rotas mais utilizadas por mulheres são limpas no início do dia. Segundo Chalaby (2017), o prefeito da cidade foi alvo de sérias críticas on-line em 2016, em um dia em que houve uma grande nevasca que ocasionou interrupções no trânsito, geradas, de acordo com os críticos, por consequência da política de gênero, o que foi desmentido pelo órgão responsável, ao afirmar que a política não havia sido executada no dia em questão.

O exemplo do urbanismo feminista em Viena mostra que, ainda que existam resistências e posicionamentos críticos, é possível se pensar em um planejamento urbano com perspectiva de gênero, por meio do qual poderão ser atreladas políticas públicas que possibilitem às mulheres uma mobilidade urbana segura e acessível.

Diante disso, embora a realidade social da Áustria seja distinta da realidade do Brasil, o caso de Viena pode ser utilizado para servir de exemplo e inspirar o poder público a refletir em um planejamento urbano com integração de gênero, de modo a garantir os direitos das mulheres, como o direito ao transporte.

3.4 A TECNOLOGIA EM PROL DA SEGURANÇA DAS MULHERES

A Eletromídia criou uma campanha com totens interativos para servir de “companhia” de mulheres sozinhas em pontos de ônibus e veículos leves sobre trilos. A medida foi inicialmente testada em Campinas, tendo sido premiada com o Leão de Ouro do Festival de Cannes e se tornado permanente após isso, sendo expandida para São Paulo e Rio de Janeiro (Lopes, 2023).

De acordo com Lopes (2023), sensores identificam se uma mulher está sozinha no ponto de parada no período noturno e oferecem a possibilidade de realização de uma videochamada em tempo real com uma atendente, que fará companhia para a mulher.

Figura 07: Totem interativo da Eletromidia



Fonte: Eletromidia, 2023

A medida "Abrigo Amigo", funcionará entre 20h30 e 00h30 e possibilitará que o usuário acione um botão para iniciar uma videochamada até o momento de embarque

no veículo. Se porventura for identificada alguma necessidade, o Centro de Controle Operacional do VLT será contatado e poderá solicitar apoio das autoridades policiais. No caso do Rio de Janeiro, a campanha é uma parceria entre a Eletromidia, a Prefeitura do Rio e a concessionária (Eletromidia, 2024).

A ação em questão não atua diretamente na raiz do motivo da insegurança das mulheres em seus deslocamentos, mas é importante na medida em que garantirá à mulher uma sensação de segurança.

É necessário refletir se a medida não trará uma “falsa” sensação de segurança, considerando que não impedirá diretamente a violência contra as mulheres. Isto é, caso alguma mulher esteja sozinha aguardando o transporte em um ponto que conte com os totens interativos e sofra alguma forma de violência, como um assalto ou até mesmo um assédio sexual, ainda que a atendente adote as providências cabíveis isso não irá apagar o fato de que a mulher foi vítima de uma violência.

Por se tratar de um contato virtual e distante, talvez não seja suficiente para efetivamente reduzir a violência contra a mulher. Isso somente a prática mostrará, considerando que se trata de uma medida razoavelmente recente.

A pesquisa não objetiva apresentar uma crítica direta à tal medida, mas é necessário questionar os eventuais pontos negativos para ressaltar que a ação mais efetiva é atuar diretamente na violência contra as mulheres. Deve-se levar em conta que a medida foi bem recebida pelas usuárias, com uma utilização média de 150 chamadas por noite (Eletromidia, 2023).

Para além dos totens interativos, outras medidas surgem por meio da utilização da tecnologia em prol da segurança das mulheres. É o exemplo do “botão do assédio” existente no transporte público de Belo Horizonte, dispositivo por meio do qual o condutor do veículo aciona a Guarda Municipal após denúncia de assédio pela vítima ou outros passageiros. Com o acionamento do botão, que se dá de forma silenciosa, uma equipe da Guarda Municipal intercepta o ônibus e leva o suspeito para esclarecimentos. Em cerca de 4 anos de existência, o botão foi acionado 72 vezes (Oliveira, 2022).

Há, ainda, ferramentas digitais por meio de aplicativos que permitem a denúncia de incidentes ocorridos no transporte. É o caso da ferramenta “Nina”, disponível em um aplicativo de Fortaleza/CE chamado “Meu Ônibus”, a qual foi criada em 2018 e atualizada em 2022, sendo pioneira no assunto. Em um único mês de funcionamento da nova versão, “Nina” recebeu 73 denúncias, sendo 57 realizadas

pelas vítimas e 16 por testemunhas. Na prática, a denúncia pode ser realizada tanto pelo aplicativo como por WhatsApp (Prefeitura de Fortaleza, 2022).

Todavia, conforme informação disponibilizada na página da Prefeitura de Fortaleza (2022), é necessário que as denúncias sejam mais descritivas, contendo informações essenciais para eventual responsabilização criminal, como o detalhamento do veículo (a placa do ônibus, o horário, o local e qual era o trajeto/linha) e do assediador. Para isso, a nova versão da ferramenta, lançada em 2022, possibilita o envio de fotos e vídeos.

Ainda de acordo com a Prefeitura de Fortaleza (2022), a faixa etária das vítimas envolve mulheres na faixa etária de 21 a 40 anos e as formas de violência são as mais variadas.

> Das denúncias coletadas ao longo do primeiro mês, 63% foi realizada após o ocorrido, sendo os ônibus, ou seja, no interior dos veículos, o local de maior número de ocorrências, um total de 56 queixas. A faixa etária das pessoas que denunciam, geralmente mulheres, é em sua maioria de 21 a 40 anos. Entre as formas de assédio mais relatadas, tem-se: intimidação (13), tocar-se (11), apalpar ou encoxar (25) ou perseguição (08) (Fortaleza, 2022, n.p.).

O perfil das vítimas e da própria violência de gênero não é único, o que reforça a necessidade de o Poder Público se atentar a tais distinções de modo a atender todas as peculiaridades existentes, ainda que seja uma tarefa árdua.

O sistema mineiro Malalai, que permite que as mulheres compartilhem suas rotas com alguém em sua lista de contatos, de modo que a pessoa acompanhe em um mapa o seu deslocamento, além de possibilitar a notificação dessa pessoa quando se chega ao destino ou, até mesmo, enviar um alerta em caso de emergência (Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Minas Gerais, 2017).

O aplicativo Malalai possibilita a inserção de informações acerca de pontos positivos e negativos no mapa, tais como má iluminação e presença de polícia (Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Minas Gerais, 2017). Essas informações são importantes pois permitem a criação de um mapa colaborativo, com o qual as mulheres podem adequar suas rotas, alterando-as previamente em caso de necessidade.

Ao se observar os exemplos citados, é possível constatar que o objetivo central deles não é atuar na raiz do problema. Os totens da Eletromidia visam garantir às mulheres uma sensação de segurança nos pontos de espera; o “botão de assédio” e

o sistema “Nina” permitem a denúncia de incidentes; e o aplicativo Malalai possibilita que alguém acompanhe o trajeto.

Porém, tratam-se de ações que, por si só, não irão coibir a prática da violência de gênero contra as mulheres na mobilidade urbana. Inobstante a isso, não se desconhece a importância de tais medidas, que devem ser aplicadas justamente por existir o problema da insegurança nos deslocamentos, de modo a garantir às mulheres maior segurança, ainda que o problema continue existindo – afinal, quem não tem cão caça com gato.

Ainda que essas medidas não cessem a violência, são importantes na luta pela garantia do direito ao transporte das mulheres, devendo ser complementadas com ações que efetivamente atuem na raiz do problema, de forma a concretizar, de maneira efetiva e permanente, os direitos das mulheres, garantindo uma vida digna a elas.

Registra-se, por fim, que não se desconhece que possam existir outras formas de utilização da tecnologia para assegurar uma mobilidade urbana às mulheres. Desse modo, o objetivo desta seção não foi esgotar o tema, até porque a tecnologia está em constante evolução.

CONCLUSÃO

A pesquisa analisou o direito à cidade sob a ótica das desigualdades e a relação entre o planejamento urbano e o direito fundamental social ao transporte das mulheres, a partir de reflexões acerca da vulnerabilidade de gênero nas cidades nos transportes públicos.

Na primeira seção, foi possível constatar que as mulheres sofrem violência em seus deslocamentos pelo simples fato de serem mulheres. Assim, verificou-se que a vulnerabilidade de gênero oriunda do machismo impregnado na sociedade afeta a mobilidade feminina e, com isso, a própria liberdade das mulheres, o que é agravado quando se reflete sobre as diversas formas de vulnerabilidade (classe e raça) e suas interseccionalidades. Ademais, diante do cenário de insegurança nas cidades, o direito fundamental social ao transporte também resta afetado, sendo que a sua concretização, no que tange às mulheres, encontra diversos desafios, que vão desde o desfinanciamento de políticas contra a violência de gênero, até a violência e a falta de segurança propriamente ditas.

Na segunda seção, evidenciou-se que o processo de urbanização impacta diretamente na qualidade de vida dos habitantes, o que demonstra a necessidade de construção de um planejamento urbano adequado e que garanta uma vida digna às pessoas. Verificou-se que o planejamento urbano pode ser utilizado para a concretização do desenvolvimento sustentável, inclusive no que se refere à mobilidade das mulheres, considerando que o ODS 11.2 da Agenda 2030 prevê expressamente que o acesso de mulheres a sistemas de transporte seguros é uma meta a ser alcançada com vistas ao desenvolvimento sustentável. Assim, constatou-se que o planejamento urbano é essencial para garantir não só o desenvolvimento sustentável, no viés do ODS 11.2, mas também para concretizar o direito fundamental social das mulheres.

Na terceira seção, depois da análise de exemplos acerca da mobilidade urbana de mulheres, notou-se que, inobstante exista uma lacuna referente ao assunto na legislação brasileira, de maneira expressa, há algumas medidas, atreladas ou não ao Poder Público, que auxiliam na melhoria da segurança das mulheres. Constatou-se que são medidas que se complementam, algumas atuando na raiz, outras para

aumentar a sensação de segurança e outras para possibilitar denúncias. Evidenciou-se que deve haver uma união de esforços pelos poderes municipal, estadual e federal, sendo que o planejamento urbano se mostrou um instrumento importante para tanto, especialmente a PNMU, elaborada em nível federal e que cria responsabilidades para os estados e municípios. Assim, embora o problema da violência de gênero tenha raízes profundas na sociedade, evidenciou-se que a aplicação de tais medidas, de forma conjunta e por meio de um planejamento urbano adequado às peculiaridades locais, pode auxiliar na concretização do direito ao transporte das mulheres.

Por meio de políticas públicas específicas, o planejamento urbano pode criar estratégias que contribuam para a mobilidade urbana das mulheres, que alie a efetivação do direito fundamental social ao transporte, o desenvolvimento sustentável e o direito à cidade. A hipótese proposta, portanto, foi comprovada.

A pesquisa contribui para a reflexão da necessidade de se pensar em meios de garantir às mulheres o seu direito ao transporte, por meio de uma mobilidade urbana segura e com vistas ao desenvolvimento sustentável. Além disso, a partir de um recorte específico, qual seja, a mobilidade urbana, a pesquisa colabora para a discussão da vulnerabilidade de gênero nas cidades, que possui raízes profundas na sociedade.

O trabalho apresentou um avanço em relação à produção acadêmica sobre o assunto. Em primeiro lugar, porque analisou de forma conjunta a mobilidade de gênero, sustentabilidade e o planejamento urbano. E, em segundo, pois promove a análise concentrada de medidas antiassédio, considerando que as pesquisas tendem a abordar as medidas separadamente.

No segundo ponto encontram-se as principais contribuições teóricas e sociais, na medida em que a realidade social poderá ser alterada a partir das análises realizadas no presente trabalho. A contribuição social é positiva, pois impacta diretamente nas dinâmicas sociais das cidades e na capacidade de fruição dos direitos das mulheres. A pesquisa também possui contribuições teóricas relevantes, pois se debruça sobre o pensamento de vários estudiosos do tema, além de analisar medidas já existentes e averiguar formas de concretizar sua aplicação, de modo que serve como fundamento teórico para eventuais alterações legislativas e proposições de políticas públicas.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga. O direito à cidade e a mobilidade de mulheres: as potencialidades e as críticas às políticas de transporte exclusivo. *In:* Seminário Internacional Fazendo Gênero 11 & 13th Women's Worlds Congress, 2017. **Anais**, Florianópolis, 2017.

ALMEIDA, Ana Carolina Barros; SALIB, Marta Luiza. Racismo ambiental urbano: Omissão do poder público na efetivação do direito humano ao saneamento básico na cidade de Porto Velho. *In:* Congresso Acadêmico de Direito Constitucional, **Anais,** Porto Velho, 2017.

ALMEIDA, Jaqueline Reginaldo de; ANGELIN, Rosangela; VERONESE, Osmar. dentidade, diferença e reconhecimento: um olhar sobre os movimentos de mulheres indígenas no Brasil e a pauta de enfrentamento à violência de gênero. **Revista Direito e Práxis**, vol. 14, núm. 2, pp. 915-939, 2023.

ALONSO, Ricardo Pinha; DANTAS, Lucas Emanuel Ricci. Direitos Fundamentais Sociais e Políticas Públicas: uma relação necessária. In: **V Encontro Internacional do CONPEDI**: Direitos Sociais e Políticas Públicas I. Montevidéu – Uruguai, 2016.

ALVES, Rita de Cássia Gonçalo. Interseccionalidade no planejamento: construir uma cidade convivial com e para as mulheres. **RPPR** – Rio de Janeiro – vol. 8, nº 3, setembro-dezembro de 2021, p. 342-376.

AMANAJÁS, Roberta; KLUG, Letícia. Direito à cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana. *In:* COSTA, Marco Aurélio; MAGALHÃES, Marcos Thadeu Queiroz; FAVARÃO, Cesar Buno. **A nova agenda urbana e o Brasil**: insumos para sua construção e desafios a sua implementação. Brasília: Ipea, 2018.

BALBO, Marcello. Urban Planning and the Fragmented City of Developing Countries, **Third World Planning Review**, 15 (1), 1993.

BANDEIRA, Lourdes Maria. Violência, gênero e poder: múltiplas faces. *In*: STEVENS, Cristina; OLIVEIRA, Susane; ZANELLO, Valeska; SILVA, Edlene; PORTELA, Cristiane (Org.). **Mulheres e Violências**: Interseccionalidades. v. 1. 1. ed. Brasília: Technopolitik, 2017.

BANDEIRA, Lourdes Maria. Violência de gênero: a construção de um campo teórico e de investigação. *In:* HOLLANDA, Heloisa Buarque de (Org.). **Pensamento feminista brasileiro**: formação e contexto. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2019.

BARBIERI, José Carlos. **Desenvolvimento Sustentável**: das origens à Agenda 2030. Petrópolis: Vozes, 2020.

BATALLER, Maria Alba Sargatal. O estudo da gentrificação. Tradução de Maurilio Lima Botelho. **Revista Continentes (UFRRJ)**, ano 1, n. 1, 2012.

BEAUVOIR, Simone de. **O segundo sexo:** Fatos e Mitos. v. 1. Tradução de Sérgio Milliet. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970.

BEAUVOIR, Simone de. **O segundo sexo**: A experiência vivida. v. 2. Tradução de Sérgio Milliet. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1967.

BELLO, Enzo; BELEZA, Larissa. As mulheres no espaço urbano brasileiro: o direito à cidade como alternativa a um cenário de violações de direitos humanos. **Revista de Direito da Cidade**, vol. 11, nº 2, 2019, p. 741-764.

BERNARDI, Renato; MEDA, Ana Paula. Uma breve análise sobre o plano diretor do município de Jacarezinho na perspectiva do direito à moradia. *In*: **III Encontro de Integração da UENP**, Jacarezinho-PR, 2017.

BITTENCOURT, Tainá. **Seminário Mobilidade Urbana em Curitiba - Histórico e Desafios**. YouTube, 17 abr. 2024. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=Zq674buT-a4&ab_channel=C%C3%A2maraMunicipaldeCuritiba. Acesso em: 15 maio 2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 30 jul. 2023.

BRASIL. Cidade do Rio de Janeiro. **Decreto nº 49.640 de 22, de outubro de 2021.** Disponível em: https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=422071. Acesso em: 29 abr. 2024.

BRASIL. Estado do Rio de Janeiro. **Lei nº 4733, de 23 de março de 2006.** Disponível em: https://leisestaduais.com.br/rj/lei-ordinaria-n-4733-2006-rio-de-janeiro-dispoe-sobre-a-destinacao-de-espacos-exclusivos-para-mulheres-nos-sistemas-ferroviario-e-metroviario-do-estado-do-rio-de-janeiro?q=4733. Acesso em: 14 mar. 2024.

BRASIL. Estado do Rio de Janeiro. **Lei nº 7250, de 04 de abril de 2016**. Disponível em: https://leisestaduais.com.br/rj/lei-ordinaria-n-7250-2016-rio-de-janeiro-altera-e-acrescenta-dispositivos-a-lei-n-4733-de-23-de-marco-de-2006-que-dispoe-sobre-a-destinacao-de-espacos-exclusivos-para-mulheres-nos-sistemas-ferroviario-e-metroviario-do-estado-do-rio-de-janeiro. Acesso em: 14 mar. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana).** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 01 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 02 jul. 2024.

BRASIL. Município de Cascavel. **Lei nº 6.060 de 14 de junho de 2012.** Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/cascavel/lei-ordinaria/2012/999/6060/lei-ordinarias-n-6060-2012. Acesso em 08 de maio de 2024.

BRASIL. Município de Cascavel. **Lei nº 7.562 de 06 de outubro de 2023**. Disponível em: https://www.camaracascavel.pr.gov.br/download/arquivo/53159/artigo/. Acesso em: 08 maio 2024.

BRASIL. Senado Federal. **Projeto de Lei nº 3.258/2019**. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2319823. Acesso em: 08 maio 2024.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agenda 2030 no STJ**. Disponível em: https://agenda2030.stj.jus.br/agenda-2030-no-stj/. Acesso em: 31 jul. 2023.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. **Apelação Cível 2008.001.40980**. Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e Supervia Concessionária de Transportes Ferroviários S/A. Opportrans Concessão Metroviária S/A. Relatora Sirley Abreu Biondi. Julgado em: 04/03/2009.

BRASIL. **Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Arguição de Inconstitucionalidade n° 2009.017.00019.** Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e Supervia Concessionária de Transportes Ferroviários S/A. Opportrans Concessão Metroviária S/A. Relator Valmir De Oliveira Silva. Julgado em: 20/07/2009.

BUSQUIER, Lucía; PARRA, Fabiana. Feminismos y perspectiva interseccional en América Latina y el Caribe. **Intersticios de la política e la cultura**: intervenciones latinoamericanas, 10(20), 2021, pp. 63–90.

CANOTILHO, Mariana. A vulnerabilidade como conceito constitucional: um elemento para a construção de um constitucionalismo do comum. **Oñati Socio-Legal Series**, vol. 12, 1, 2022, pp. 138–163.

CÁRCAMO, Alba. **2.114 mujeres han usado las paradas a demanda de Bizkaibus y Bilbobus desde 2018.** 2022. Disponível em: https://www.elcorreo.com/bizkaia/paradas-demanda-bizkaibus-bilbobus-mujeres-fiestas-20220708122347-nt.html. Acesso em: 08 maio 2024.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. **Mobilidade Urbana Sustentável**: Conceitos, Tendências e Reflexões. IPEA, 2016. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6637/1/td_2194.pdf. Acesso em: 27 jul. 2023.

CAYRES, Giovanna Rossetto Magaroto. **Direito fundamental social ao transporte**: políticas públicas, reserva do possível e mínimo existencial. 2017. 118 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Centro Universitário Eurípides de Marília–UNIVEM, 2017. Disponível em: https://aberto.univem.edu.br/handle/11077/1695. Acesso em: 11 jul. 2023.

CERATTI, Mariana. **Assédio sexual**: o alto custo de ser mulher em um ônibus da América Latina. 2014. Disponível em: https://www.worldbank.org/pt/news/feature/2014/09/08/gender-violence-public-transportation. Acesso em: maio 2024.

CHALABY, Odette. **How Vienna designed a city for women.** 2017. Disponível em: https://apolitical.co/solution-articles/en/vienna-designed-city-women. Acesso em: 13 maio 2024.

COMUNIDAD DE MADRID. **Ampliamos desde hoy las paradas a demanda para mujeres y menores a todos los interurbanos nocturnos**. 2020. Disponível em: https://www.comunidad.madrid/noticias/2020/10/30/ampliamos-hoy-paradas-demanda-mujeres-menores-todos-interurbanos-nocturnos. Acesso em: 08 maio 2024.

COMUNIDAD DE MADRID. **La Comunidad de Madrid activa su servicio de paradas a demanda en líneas nocturnas de autobús para municipios que celebran sus fiestas patronales.** 2022. Disponível em: https://www.comunidad.madrid/noticias/2022/09/09/comunidad-madrid-activa-su-servicio-paradas-demanda-lineas-nocturnas-autobus-municipios-celebran-fiestas-patronales-0. Acesso em: 08 maio 2024.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DE MINAS GERAIS. **Conheça o Malalai, app de segurança para mulheres criado por arquiteta mineira.** 2017. Disponível em: https://www.caumg.gov.br/malalai-app-de-seguranca-na-mobilidade/. Acesso em: 14 maio 2024.

CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA. **Protocolo para julgamento com perspectiva de gênero**. Escola Nacional de Formação e Aperfeiçoamento de Magistrados — ENFAM, 2021. Disponível em: https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2021/10/protocolo-18-10-2021-final.pdf. Acesso em: 05 jun. 2023.

COUTO, Cecília de Freitas Vieira; FERRAZ, Késsia Nathasha Videres; DIAS, Clóvis; ANDRADE, Nilton Pereira de. O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, ano 41, p. 25-36, 1º quadrimestre/2019.

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. **Revista Estudos Feministas** 10 (1), 2002, pp. 171-188.

CRENSHAW, Kimberlé. Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory, and Antiracist Politics. **University of Chicago Legal Forum**, 1989, p. 538–554.

D'ÁVILA, Manuela. E se a cidade fosse nossa? *In:* SITO, Laura; FELIX, Mariana (Org.). **E se as cidades fossem pensadas por mulheres?** Porto Alegre: Zouk, 2021.

DAVIS, Angela. **Mulheres, raça e classe**. Tradução de Heci Regina Candiani. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2016.

DE BONA, Celito. **A moradia sustentável**: um direito fundamental em formação. São Paulo: Editora Dialética, 2023.

DELPHY, Christine. Patriarcado (teorias do). *In*: HIRATA, Helena; LABORIE, Françoise; LE DOARÉ, Hélène; SENOTIER, Danièle (Org.). **Dicionário crítico do feminismo**. São Paulo: UNESP, 2009.

DUTRA, Juliana Cabral de O.; MAYORGA, Claudia. Mulheres indígenas em movimentos: possíveis articulações entre gênero e política. **Psicologia**: Ciência e Profissão, 2019 v. 39 (n.spe)., e221693, 113-129.

ELETROMIDIA. **Eletromidia - Guarded Bus Stop**. YouTube, 26 jun. 2023. 2min15seg. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=qsZ3A9oSc3s&ab_channel=Eletromidia. Acesso em: 14 maio 2024.

ELETROMIDIA. **‘Abrigo Amigo’**: projeto de segurança com painéis interativos é inaugurado em estação do VLT. 2024. Disponível em: https://ri.eletromidia.com.br/news/abrigo-amigo-projeto-de-seguranca-com-paineis-interativos-e-inaugurado-em-estacao-do-vlt/. Acesso em: 10 maio 2024.

FERREIRA, Gabriel Luis Bonora Vidrih; FERREIRA, Natália Bonora Vidrih. Direito à cidade: o papel do planejamento urbano. **Argumenta Journal Law,** n. 14, 2011, p. 35 – 50. Disponível em: http://seer.uenp.edu.br/index.php/argumenta/article/view/185/184. Acesso em: 02 ago. 2023.

FORAM, Clare. **How to Design a City for Women**: a fascinating experiment in "gender mainstreaming”. 2013. Disponível em: https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-16/how-to-design-a-city-for-women. Acesso em: 09 maio 2024.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA; INSTITUTO DATAFOLHA. **Visível e invisível**: a vitimização de mulheres no Brasil. 2023. Disponível em: https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2023/03/visiveleinvisivel-2023-relatorio.pdf. Acesso em: 28 fev. 2024.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA; INSTITUTO DATAFOLHA. **Visível e Invisível**: a vitimização de mulheres no Brasil. 2021. Disponível em: https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-visivel-e-invisivel-3ed-2021-v3.pdf. Acesso em: 21 jun. 2023.

FRANÇA, Milayne dos Santos da; CAMPOS, Ana Mara da Rocha; MENESES, Vitor Domício de. Mobilidade feminina e as rotinas diárias de autodefesa nas cidades. *In:* Instituto das Cidades, UNIFESP. **Cadernos de Estudos Urbanos**. São Paulo: Instituto das Cidades, Universidade Federal de São Paulo, 2022.

GERMANO, Fabrício; MEDEIROS, Bruna Agra de. Cidadania e desenvolvimento urbano sustentável sob a perspectiva do direito à locomoção nas cidades brasileiras. **Revista de Direito da Cidade**, v. 13, n. 4, 2021, p. 1957 - 1979. Disponível em: https://www.e- publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/49997. Acesso em: 02 ago. 2023.

GODOY, Lorena. **Entender la pobreza desde la perspectiva de género**. Santiago de Chile: Cepal, 2004. (Serie Mujer y Desarrollo, n. 52). Disponível em: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5918/S0400008_es.pdf?sequence=1. Acesso em: 25 maio 2023.

GOMES, Magno Federici; FERREIRA, Leandro José. Políticas públicas e os objetivos do desenvolvimento sustentável. **Direito e Desenvolvimento**, vol. 9, núm. 2, ago/dez 2018, p. 162. Disponível em: https://periodicos.unipe.br/index.php/direitoedesenvolvimento/article/view/667. Acesso em: 25 jul. 2023.

GONZALEZ, Lélia. Racismo e sexismo na cultura brasileira. **Revista Ciências Sociais Hoje**, Anpocs, 1984.

GUTIERREZ, Andrea. Direito à mobilidade: direitos e mobilidade. *In:* PIRES, Antonio Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira (Orgs.). **Mobilidade urbana**: desafios e sustentabilidade. São Paulo: Ponto e Linha, 2016. Disponível em: https://www.mackenzie.br/fileadmin/user_upload/Mobilidade-Urbana-Desafios-e-Sustentabilidade_2.pdf. Acesso em: 03 ago. 2023.

HARRIS, Angela P. Raça e essencialismo na Teoria Feminista do Direito. Tradução de Camilla de Magalhães Gomes e Ísis Aparecida Conceição. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, Brasília, v. 10, n. 2, 2020.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HOOKS, bell. **Ensinando pensamento crítico**: sabedoria prática. São Paulo: Editora Elefante, 2020.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **11. Cidades e Comunidades Sustentáveis**. 2023. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/ods/ods11.html. Acesso em: 31 jul. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Panorama do Censo 2022**. Disponível em: https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/. Acesso em: 29 fev. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Mulheres pretas ou pardas gastam mais tempo em tarefas domésticas, participam menos do mercado de trabalho e são mais afetadas pela pobreza.** 2024. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/39358-mulheres-pretas-ou-pardas-gastam-mais-tempo-em-tarefas-

domesticas-participam-menos-do-mercado-de-trabalho-e-sao-mais-afetadas-pela-pobreza. Acesso em: 29 set. 2024.

INSTITUTO LOCOMOTIVA; INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO. **Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade**. 2023. Disponível em: https://assets-institucional-ipg.sfo2.digitaloceanspaces.com/2023/11/InstitutoPatriciGalvaoLocomotiva_PesquisaPercepcoeseExperiencisdasMulheresnoDeslocamentoNovembro2023.pdf. Acesso em: 29 fev. 2024.

JACKOWSKA, Oliwia; FERRADÁS, María Novas. Who owns public spaces? The trailblazer exhibition on women's everyday life in the City of Vienna (1991). **Planning Perspectives**: an international journal of history, planning and the environment, 38(2), 2022, 253-279.

KANT, Immanuel. **Fundamentação da metafísica dos costumes**. Tradução de Paulo Quintela. Lisboa: Edições 70, 2007.

LICKZBINSKI, Cátia Rejane; BRUSTOLIN, Alessandra; MARCANDELI, Raíssa Amarins. Herança bolsonarista: retrocessos no Direito das Mulheres no cenário político e social. *In:* KIAN, Fátima Aparecida; BERNE, Luiz Gustavo Oliveira; BERNE, Sabrina Bellorti de Andrade (Org.). **Mulheres no século XXI**: gênero, direitos e sociedade. v. 2. 1. ed. São Paulo: Alexa Cultural, 2023.

LOPES, Letícia. **Totens que 'conversam' com mulheres sozinhas em pontos de ônibus chegarão a três cidades**. 2023. Disponível em: https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2023/07/13/totens-que-conversam-com-mulheres-sozinhas-em-pontos-de-onibus-chegarao-a-tres-cidades.ghtml. Acesso em: 10 maio 2024.

LUGONES, Maria. Colonialidade e gênero. In: HOLANDA, Heloisa Buarque de. (Org.). **Pensamento feminista hoje**: perspectivas decoloniais. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2020.

MACÍAS, Javier. **Estreno de las paradas de autobús «anti acoso» para mujeres en Sevilla**. 2019. Disponível em: https://www.abc.es/sevilla/ciudad/sevi-solo-mujeres-podran-utilizar-paradas-autobus-anti-acoso-sevilla-201901091256_noticia.html. Acesso em: 07 maio 2024.

MALBA. **Colección online**. 2024. Disponível em: https://coleccion.malba.org.ar/o-impossivel/. Acesso em: 28 fev. 2024.

MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA. **El servicio de paradas a demanda dirigidas a mujeres se aplicará en todas las líneas nocturnas del TUC**. 2022. Disponível em: https://www.mcp.es/transporte/noticias/el-servicio-de-paradas-demanda-dirigidas-mujeres-se-aplicara-en-todas-las-lineas. Acesso em: 08 maio de 2024.

MAXIMIANO, Claudina Azevedo. Mulheres indígenas: diálogo sobre a vida na cidade. **Ponto Urbe,** v. 13, 2013.

MEINERZ, Nádia Elisa. Relações sociais de gênero. *In:* CARVALHO, Ana Paula Comin de *et al* (Org). **Desigualdades de gênero, raça e etnia.** Curitiba: InterSaberes, 2012.

MULLER, Crisna Maria; BESING, Márcia. A trajetória histórica da mulher no Brasil: da submissão à cidadania. **Revista Augustus**, v. 23, n. 45, 2018.

NAÇÕES UNIDAS. **Nova Agenda Urbana**. 2016. Disponível em: https://habitat3.org/wp- content/uploads/NUA-Portuguese.pdf. Acesso em: 27 jul. 2023.

NAÇÕES UNIDAS. **Danos ao planeta serão desastrosos para saúde humana se ações não forem tomadas, diz relatório**. 2019. Disponível em: https://brasil.un.org/pt-br/82611-danos- ao-planeta-serao-desastrosos-para-saude-humana-se-acoes-nao-forem-tomadas-diz-relatorio/. Acesso em: 31 jul. 2023.

NAÇÕES UNIDAS. **Explainer**: How gender inequality and climate change are interconnected. 2022. Disponível em: https://www.unwomen.org/en/news-stories/explainer/2022/02/explainer-how-gender-inequality-and-climate-change-are-interconnected. Acesso em: 03 set. 2024.

NALINI, José Roberto; SILVA NETO, Wilson Levy Braga da. Cidades inteligentes e sustentáveis: desafios conceituais e regulatórios. **Revista de Direito da Administração Pública**, ISSN 2595-5667, ano 2, volume 2, número 1, jan/jun de 2017, p. 184. Disponível em: http://www.redap.com.br/index.php/redap/article/view/107. Acesso em: 27 jul. 2023.

OLIVEIRA, José Hercilio Pessoa de **Mobilidade urbana e território**: desafios na perspectiva de mulheres da Zona Sul de São Paulo. 2020. 163 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Estudos Pós-Graduados em Psicologia Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2020.

OLIVEIRA, Rayllan. **'Botão do assédio' já foi acionado 72 vezes em BH:** veja as linhas com mais casos. 2022. Disponível em: https://www.otempo.com.br/cidades/botao-do-assedio-ja-foi-acionado-72-vezes-em-bh-veja-as-linhas-com-mais-casos-1.2742499. Acesso em: 14 maio 2024.

PEREIRA, Rafael H. M. *et al*. 2021. Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual. **Texto para Discussão 2673**. Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10713. Acesso em: 04 mar. 2024.

PIRES, Guilherme Nunes; SILVA, Maria Beatriz Oliveira da. Para além do ecologismo conservador: produção destrutiva e intensificação da crise ambiental. **Revista Espaço Acadêmico**, nº 196, setembro/2017.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Em um mês de funcionamento, ferramenta Nina recebeu 73 denúncias de assédio no transporte público**. 2022. Disponível em: https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/em-um-mes-de-funcionamento-ferramenta-

nina-recebeu-73-denuncias-de-assedio-no-transporte-publico. Acesso em: 14 maio 2024.

PRESTES, Vanêsca Buzelato. **Dimensão constitucional do direito à cidade e formas de densificação no Brasil**. 2008. 187 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

RAIHER, Augusta Pelinski. Condição de pobreza e a vulnerabilidade da mulher brasileira. **Informe GEPEC**, *[S. l.]*, v. 20, n. 1, p. 116–128, 2016. DOI: 10.48075/igepec.v20i1.13531. Disponível em: https://e-revista.unioeste.br/index.php/gepec/article/view/13531. Acesso em: 25 maio 2023.

RECH, Adir Ubaldo. Mobilidade Urbana. **Revista Jurídica Luso Brasileira**, v. 01, p. 01-33, 2015. Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2015/3/2015_03_0001_0033.pdf. Acesso em: 27 jul. 2023.

RODRIGUES JUNIOR, João Carlos Medeiros; VIEIRA, Reginaldo de Souza. Políticas públicas de transporte coletivo de passageiros: a segregação das mulheres em vagão exclusivo do metrô. **Revista de Direito Sociais e Políticas Públicas,** v. 3, n. 2, p. 122 – 139, jul/dez. 2017. Disponível em: https://www.indexlaw.org/index.php/revistadspp/article/view/2590. Acesso em: 29 jul. 2023.

SABBATINE, Marilda, MACHADO, Edinilson, PAIÃO, Oliviê. Agenda 2030 suas perspectivas e a dignidade da pessoa humana como princípio constitucional. **Argumenta Journal Law**, n. 35, 2021, p. 411-429. Disponível em: https://seer.uenp.edu.br/index.php/argumenta/article/view/2004/pdf. Acesso em: 02 ago. 2023.

SALVO, Mariví. **Paradas a demanda**: 22 mujeres han utilizado este servicio de la villavesa en el último año. 2023. Disponível em: https://www.noticiasdenavarra.com/navarra/comarca-de-pamplona/2023/12/06/paradas-demanda-22-mujeres-han-7609396.html. Acesso em: 08 maio 2024.

SANTOS, Angela Moulin S. Penalva. Planejamento urbano: para quê e para quem?. **Revista de Direito da Cidade**, v. 04, n. 01, 2012. Disponível em: https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/9699. Acesso em: 31 jul. 2023.

SANTOS, Janio Laurentino de Jesus; SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Ferreira dos. Planejamento e mobilidade urbana no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. **Revista de Direito da Cidade**, v. 14, n. 01, 2022, p. 113-137. Disponível em: https://www.scielo.br/j/rdc/a/XPxB4Y96778C7L8qx6Z7cGs/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 30 jul. 2023.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais**: uma teoria geral

dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional. 13. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2018.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na constituição de 1988**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2011.

SCHAURICH, Amanda Caroline Schallenberger; BRUSTOLIN, Alessandra; BERNARDI, Renato. O direito à cidade: um direito para mulheres? *In:* **3º Seminário Internacional Latino-Americano "Direito Sem Fronteiras"**, Toledo/PR, 2024.

SCHAURICH, Amanda Caroline Schallenberger; DE BONA, Celito. Planejamento urbano e vulnerabilidade social em tempos pandêmicos no município de Cascavel/PR, **Revista Jurídica da UFERSA,** v. 7, n. 13, jan./jun. 2023, p. 281-301. Disponível em: https://periodicos.ufersa.edu.br/rejur/article/view/11919/11314. Acesso em: 31 jul. 2023.

SCOTT, Joan. Gender: a useful category of historical analyses. Gender and the politics of history. New York, **Columbia University Press**, 1989.

SEGOVIA, Olga; RICO, María Nieves. ¿Cómo vivimos la ciudad?: hacia un nuevo paradigma urbano para la igualdad de género. *In*: SEGOVIA, Olga; RICO, María Nieves (Org.). **¿Quién cuida en la ciudad?**: aportes para políticas urbanas de igualdad. Santiago de Chile: Naciones Unidas, 2017.

SEVERO, Thelmo Henrique de Sousa. **Mobilidade urbana e Direitos Humanos**: a mobilidade como meio para alcance e efetivação de direitos humanos. 2019. 29 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal Rural do Semi-Árido, Mossoró, 2019. Disponível em: https://repositorio.ufersa.edu.br/bitstream/prefix/3476/2/ThelmoHSS_ART.pdf. Acesso em: 03 ago. 2023.

SILVA, Anelise Roque do Nascimento. **Assédio e violência no transporte público e o vagão feminino**: análise da política pública de segregação sob uma perspectiva de gênero. 2017. 21f. Artigo (Especialização) – Curso de Especialização em Gênero & Direito, Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro.

SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro.** 6. ed., revisada e atualizada. São Paulo: Malheiros Editores, 2010.

SITO, Laura; FELIX, Mariana. Introdução. *In:* SITO, Laura; FELIX, Mariana (Org.). **E se as cidades fossem pensadas por mulheres?** Porto Alegre: Zouk, 2021.

SMITH, Neil. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. *In:* BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. Tradução de Helena Menna Barreto Silva. São Paulo: Annablume, 2006.

SOUZA, Celina. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45.

SOUZA, Matheus; ALVES, Fernando; GODOY, Leonardo. Três décadas da Constituição da República: direitos sociais, políticas públicas e estado social, **Argumenta Journal Law**, Jacarezinho – PR, Brasil, n. 35, 2021, p. 51-69.

SUMMIT MOBILIDADE. **BRT Rosa**: quais são os prós e contras do ônibus para mulheres? 2021. Disponível em: https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/brt-rosa-quais-sao-os-pros-e-contras-do-onibus-para-mulheres/. Acesso em: 29 abr. 2024.

TOROSSIAN, Sandra D.; RIVERO, Nelson E. Políticas públicas e modos de viver: a produção de sentidos sobre a vulnerabilidade. *In*: CRUZ, L. R. da; GUARESCHI, N. (Orgs.). **Políticas públicas e assistência social**: diálogo com as práticas psicológicas. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

VILLAÇA, Flávio. A problemática do transporte urbano no Brasil. *In*: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transporte e logística**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

VELASCO, Helena Sánchez. **Herramientas frente al acoso sexual callejero.** Máster en Igualdad y Género en el Ámbito Público y Privado. Universitat Jaume I. 2019. Disponível em: http://repositori.uji.es/xmlui/handle/10234/186409. Acesso em: 13 jun. 2023.