

SUSTENTABILIDADE E DESENVOLVIMENTO SOCIAL HUMANO: ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO DAS DINÂMICAS DE VIOLÊNCIAS DE GÊNERO NO CONTEXTO DOS TRANSPORTES

*SUSTAINABILITY AND HUMAN SOCIAL DEVELOPMENT: STRATEGIES TO MITIGATE
THE DYNAMICS OF GENDER-BASED VIOLENCE IN THE CONTEXT OF
TRANSPORTATION*

*SOSTENIBILIDAD Y DESARROLLO HUMANO-SOCIAL: ESTRATEGIAS PARA MITIGAR
LA DINÁMICA DE LAS VIOLENCIAS DE GÉNERO EN EL CONTEXTO DEL
TRANSPORTE*

Alessandra Brustolin¹

Amanda Caroline Schallenberger Schaurich²

Ana Clara Vasques Gimenez³

Resumo

Este artigo analisa as vulnerabilidades de gênero na mobilidade urbana. As dinâmicas de violências de gênero nos transportes possuem relação direta com o papel dos grupos vulnerabilizados na sociedade, sendo imprescindível a observação do fenômeno a partir de uma lente interseccional. A insegurança é um fator que se destaca quanto aos deslocamentos nas cidades no transporte público coletivo, decorrente de ocorrências como assédio, estupro e outras formas de violência. Diante disso, questiona-se como mitigar as vulnerabilidades de gênero na mobilidade urbana? A pesquisa é empírica, qualitativa e de abordagem transformativa. Baseia-se na análise crítica de dados secundários e revisão bibliográfica. Foi possível concluir que a experiência dos usuários e a ausência de políticas que considerem as singularidades e os interesses dos sujeitos contribuem para a insegurança de grupos vulnerabilizados pelo gênero no transporte coletivo urbano. Foram apresentadas estratégias de mitigação dessas dinâmicas com foco na promoção do desenvolvimento social humano a partir da Agenda 2030.

Palavras-chave: vulnerabilidades de gênero; mobilidade urbana; interseccionalidade; transporte público coletivo.

Abstract

The article analyzes gender vulnerabilities in urban mobility. The dynamics of gender violence in transport are directly related to the role of vulnerable groups in society, making it essential to look at the phenomenon through an intersectional lens. Insecurity is a factor that stands out when traveling in cities on public transport, due to incidents such as harassment, rape and other forms of violence. The question is how to mitigate gender vulnerabilities in urban mobility, considering women's experiences and perceptions of insecurity in public transport. The research is qualitative and empirical, based on a critical analysis of secondary data and a literature review, which allows us to understand the dynamics of gender vulnerabilities in urban mobility. It was possible to conclude that the experience of users and the absence of policies that consider the singularities and interests of the subjects contribute to the insecurity of gender-vulnerable groups in urban public transport. Strategies were presented for mitigating these dynamics with a focus on promoting human social development based on the 2030 Agenda.

Keywords: gender vulnerabilities; urban mobility; intersectionality; public transportation.

¹ Doutoranda e mestre em Ciência Jurídica pela Universidade Estadual do Norte do Paraná - UENP. Bolsista pela Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Especialista. Professora da graduação e pós-graduação na Pontifícia Universidade Católica do Paraná - PUCPR, câmpus de Toledo.

² Mestranda em Ciência Jurídica pela Universidade Estadual do Norte do Paraná – UENP. Especialista. Assistente de Magistrado no Tribunal de Justiça do Estado de Goiás.

³ Universidade Estadual do Norte do Paraná – UENP.

Resumen

El artículo analiza las vulnerabilidades de género en la movilidad urbana. La dinámica de la violencia de género en el transporte está directamente relacionada con el papel que desempeñan los grupos vulnerables en la sociedad, por lo que resulta esencial examinar el fenómeno desde una perspectiva interseccional. La inseguridad es un factor que destaca cuando se viaja en transporte público por las ciudades, debido a incidentes como el acoso, las violaciones y otras formas de violencia. La cuestión es cómo mitigar las vulnerabilidades de género en la movilidad urbana, teniendo en cuenta las experiencias y percepciones de las mujeres sobre la inseguridad en el transporte público. La investigación es cualitativa y empírica, basada en un análisis crítico de datos secundarios y una revisión bibliográfica, lo que permite comprender la dinámica de las vulnerabilidades de género en la movilidad urbana. Se pudo concluir que la experiencia de los usuarios y la ausencia de políticas que tengan en cuenta las singularidades e intereses de los sujetos contribuyen a la inseguridad de los grupos vulnerables al género en el transporte público urbano. Se presentaron estrategias para mitigar estas dinámicas con un enfoque de promoción del desarrollo humano social basado en la Agenda 2030.

Palabras clave: vulnerabilidades de género; movilidad urbana; interseccionalidad; transporte público.

1 Introdução

O Conselho Nacional de Justiça, no Protocolo para Julgamento com Perspectiva de Gênero (2021), define a violência de gênero 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.

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 (Bandeira, 2014).

A dificuldade no deslocamento pelas cidades é um problema diretamente relacionado às dinâmicas de violências de gênero. Os desafios na mobilidade urbana incluem infraestrutura, custo, tempo e, especialmente, segurança. Seja a pé, de bicicleta, no transporte coletivo público ou privado, a insegurança parece ser uma realidade para grupos vulnerabilizados em razão do gênero. À medida das interseccionalidades, essa situação se agrava.

Recentemente, um estudo nacional apontou que a segurança é a principal preocupação de mulheres, quando se deslocam pelas cidades. A sensação de insegurança é percebida, sobretudo, no período noturno. Mais mulheres negras (57%) do que não negras (45%) se sentem muito inseguras quando se deslocam de ônibus, assim como quando estão no trem (mulheres negras 64% e mulheres não negras 43%). Essa insegurança, segundo o estudo, está relacionada à ausência de políticas públicas que poderiam apoiar o deslocamento seguro das

mulheres e das experiências pessoais de medo de situações de assédio, estupro e assalto. A maioria das participantes afirmou que já vivenciou alguma dessas situações (74%) ou conhece alguém (88%) que passou por pelo menos uma dessas situações em seus deslocamentos (Instituto Patrícia Galvão, Locomotiva, 2023).

A insegurança é uma sombra constante para as mulheres brasileiras ao embarcarem nos transportes coletivos urbanos, obscurecendo o seu direito à liberdade e mobilidade segura e digna. Diante disso, o artigo questiona: como mitigar as vulnerabilidades de gênero na mobilidade urbana? A pesquisa adota uma abordagem empírica qualitativa, com base em análise documental e revisão bibliográfica crítica de dados secundários, como pesquisas, relatórios institucionais e marcos normativos. A abordagem de pesquisa é transformativa, que compreende o conhecimento como parte de um processo de mudança social e valoriza a escuta ativa das experiências de grupos vulnerabilizados, considerando as interseccionalidades de gênero, raça e classe como categorias analíticas centrais.

O artigo é dividido em três seções. A primeira seção aborda as relações de gênero e vulnerabilidades nos deslocamentos nas cidades, sobretudo, no transporte público coletivo e urbano; a segunda relaciona a mobilidade, sustentabilidade na agenda 2030; a terceira seção, por fim, apresenta estratégias a partir da dinâmica sustentável do desenvolvimento social humano para a mitigação das vulnerabilidades de gênero na mobilidade.

2 Relações de gênero e vulnerabilidades na mobilidade urbana

A célebre frase de Simone de Beauvoir, “ninguém nasce mulher, torna-se mulher”, demonstra que a desigualdade entre homens e mulheres é fruto de uma imposição da vida em sociedade. O corpo feminino é um espaço preferencial, “não apenas pelo volume de assassinatos de mulheres que vem ocorrendo nas últimas décadas, como também pelo grau de barbárie ao qual tem sido submetido” (Bandeira, 2014, p. 21).

A desigualdade se reflete em vários setores da sociedade, para o qual também os direitos e oportunidades são criados e direcionados (Liczbinski; Brustolin; Marcandeli, 2023, p. 24). Os estudos de gênero possuem um papel central nesse debate. É a partir da lente de gênero, portanto, que se pretende observar as relações que envolvem a mobilidade urbana. As relações de gênero, todavia, não podem ser homogeneizadas. Faz-se necessária uma análise interseccional, pois as relações de gênero também variam conforme as identidades de gênero. Isto é, se alteram ou se modificam conforme a classe social, raça, etnia, sexualidade e geração.

O conceito de interseccionalidade, já incorporado por autoras do feminismo negro como Angela Davis (2016) e Bell Hooks (2020), foi sistematizado em 1989 por Kimberlé Crenshaw (1989), teórica feminista negra estadunidense. Lugones (2020) avança na ideia de *interseccionalidade*, a partir do olhar decolonial, ao considerar a necessidade de se evitar a separação das categorias existentes no pensamento categorial, pois “somente ao perceber gênero e raça como tramados ou fundidos indissolivelmente podemos ver as mulheres de cor” (Lugones, 2020, p. 60).

Estudos feministas pós-modernos sugerem o abandono da categoria mulher, própria da colonização discursiva (Mogrovejo, 2022), que representa apenas as vozes das mulheres brancas, ocidentais, burguesas, heterossexuais e cristãs, por meio de estudos que questionam principalmente as configurações do poder heterocêntricos e as relações sociais a partir do campo da sexualidade.

A sociedade é marcada pela desigualdade social, produz hierarquias entre pessoas e grupos sociais de modo que alguns estejam em situação de vantagem com relação a outros. As vulnerabilidades são consequências desse cenário nas cidades e pode ser compreendida como “exclusão da população em relação a políticas e serviços públicos” (Torossian; Rivero, 2012, p. 57). Essa noção vai além do índice de pobreza, referindo-se, mais especificamente, com o acesso a serviços e políticas públicas (Torossian; Rivero, 2012, p. 57).

A mobilidade é um direito garantido pela Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988), que estabelece o direito fundamental de ir e vir a todo cidadão. No entanto, as mulheres enfrentam uma série de entraves para usufruir desse direito de forma plena.

No ano de 2019, um estudo demonstrou que, no Brasil, cerca de 46% das mulheres não se sentem confiantes para usar meios de transporte sem sofrer assédio sexual (Instituto Locomotiva; Instituto Patrícia Galvão, 2019). Em 2020, 5,2% das mulheres entrevistadas foram assediadas em transporte particular chamado por aplicativo de transporte, como Uber, 99 Táxi, entre outros, sendo que 7,9% das mulheres foram assediadas em transporte público como em ônibus e metrô (Instituto Datafolha, 2021). Nesse período, 31,9% das mulheres receberam cantadas e/ou comentários desrespeitosos quando estava andando na rua, o chamado “assédio de rua” que, segundo Oneto (2019), é preconceituado como sendo uma forma de violência que se direciona do mais poderoso ao menos favorecido.

Em 2023, o estudo também realizado pelo Instituto Patrícia Galvão e Locomotiva, com apoio da Uber, ouviu 1.618 mulheres com 18 anos ou mais, conforme os parâmetros do PNAD/IBGE, a partir da distribuição da população brasileira por região, sexo e escolaridade, no período de 27 de setembro a 18 de outubro de 2023 e com margem de erro de 2,2 pontos

percentuais, ainda evidencia a situação de insegurança no deslocamento de mulheres nas cidades. Especialmente, no período noturno com o uso do transporte coletivo público de trem ou de ônibus. A insegurança, segundo o estudo, está relacionada à ausência de políticas de mobilidade que garantam segurança diante das experiências pessoais das mulheres de assédio, estupro ou assalto relatada por 74% das participantes, ou mesmo de experiências próximas, pois 88% das participantes afirmaram conhecer alguém que já passou por pelo menos uma dessas situações (Instituto Patrícia Galvão, Locomotiva, 2023).

Esse é também o cenário da América Latina. O assédio de mulheres nos sistemas de transporte público da América Latina indica índices significativos. As vítimas tendem a ser crianças e mulheres mais jovens. Estima-se que 9 a cada 10 mulheres de 18 a 29 anos foram vítimas de assédio nas ruas em 2013 em Lima, destacando-se que em Bogotá (2014) e na Cidade do México (2016), 6 em cada 10 mulheres passaram por alguma situação de agressão sexual no transporte público (Segovia; Rico, 2017).

A insegurança nas cidades e, principalmente, na mobilidade reforça a vulnerabilidade de gênero que se agrava à medida das interseccionalidades. Isso porque fatores econômicos e raciais podem influenciar fatores geográficos. A moradia afastada dos grandes centros e a segregação residencial com a concentração de grupos étnicos e socioeconômicos específicos em determinadas áreas atrelada à falta de infraestrutura e investimento público perpetuam e exacerbam as desigualdades existentes, criando um ciclo de privação e marginalização de áreas determinadas. Esses grupos demandam uma maior utilização do transporte público e coletivo para se deslocar e se aproximar dos instrumentos sociais.

As mulheres se encontram, historicamente, à mercê dos sistemas de transporte existentes, deparando-se com diversos entraves, como a violência de gênero no transporte público. Esse contexto, além de influenciar a liberdade de locomoção, tem afetado também o direito ao transporte, constitucionalmente assegurado no artigo 6º, *caput*, da Constituição Federal. Há um afastamento das mulheres dos sistemas de mobilidade por medo de sofrerem algum tipo de violência, o que perpetua as vulnerabilidades de gênero.

Embora as políticas públicas não sejam a salvação das mulheres, representam, à primeira vista, meios para a promoção de medidas e estratégias para a redução das desigualdades de gênero e, conseqüentemente, das próprias vulnerabilidades (Costa; Duarte, 2021, p. 450).

A mobilidade urbana, quando analisada sob a perspectiva do direito à cidade e ao transporte, demonstra-se um elemento essencial para a redução das desigualdades. A acessibilidade, segurança e eficiência nos deslocamentos urbanos das mulheres constituem

objetivos comuns de diversas nações. Diante disso, o estudo analisa o tema a partir de um viés transnacional, com base na Agenda 2030.

3 Mobilidade urbana e sustentabilidade na agenda - 2030

Embora o globo não seja mais “[...] exclusivamente um conglomerado de nações, sociedades nacionais. Estados-nações, em suas relações de interdependência, dependência, colonialismo, imperialismo, bilateralismo, multilateralismo” (Ianni, 1999, p. 13), em virtude da quebra de barreiras nacionais (que é o cerne dos efeitos da globalização), não se pode deixar de considerar que um mundo globalizado denota a ideia de dominação do mercado, em que o lucro ocupa o principal espaço na economia e se sobrepõe frente à dignidade humana, o que enfraquece a concepção de Estado-Nação.

O dinamismo e a força propulsora subjacentes à globalização residem na integração econômica, moldada, imposta e regulada pelas normas do liberalismo. Em um sistema capitalista neoliberal, cujo cerne é a maximização dos lucros pelas grandes corporações, essa dinâmica se estende globalmente, não obstante algumas tentativas de contraposição à hegemonia estabelecida.

Os Estados nacionais veem a sua soberania, identidade, suas chances de poder e suas orientações sofrerem interferências cruzadas de atores transnacionais. Para Ulrich Beck (2002), a globalização ocorre a partir desses processos. O grande desafio social contemporâneo parece ser a conjuração da solidariedade, liberdade e alteridade, sem perder de vista a noção de dignidade baseada em igualdade. O que implica a reflexão sob um novo paradigma, como o comunitarismo global.

Dentre as preocupações comunitaristas, destaca-se: a manutenção de laços de solidariedade moral e de comunidade política em uma era de direitos individuais e diversidade cultural; b) a construção de uma identidade nacional sem suprimir a diversidade étnica e religiosa; c) a promoção de sentimentos de confiança e solidariedade em sociedades de massa onde as pessoas compartilham pouco em comum (Kymlicka, 2007).

No entanto, o Estado falha no planejamento comunitarista e sustentável e das cidades. Isso se reflete diretamente nos processos de urbanização. Diversos aspectos, como o saneamento básico, saúde, segurança, habitação, empregabilidade e, especialmente, a mobilidade, influenciam significativamente a qualidade de vida da população, conforme são disponibilizados ou restringidos.

Esse cenário acentua desigualdades sociais e de gênero, impactando desproporcionalmente as mulheres, que enfrentam vulnerabilidades específicas nos deslocamentos. A busca pela sustentabilidade, portanto, não pode desconsiderar a necessidade de práticas inclusivas que tenham como um de seus pilares a igualdade de gênero. O gênero se relaciona com a dimensão social da sustentabilidade, também designada “justiça social” (Carvalho, 2016, p. 23-29), na qual “devem estar previamente atendidos os direitos sociais fundamentais que devem ser garantidos de forma positiva pelo Estado ao cidadão”.

Desde a década de 70, têm sido empreendidos esforços transnacionais que possuem como norte a justiça social (Miranda; Azeredo, 2016). Um exemplo significativo é a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. No ano de 2015, líderes mundiais de mais de 150 países se reuniram na sede das Nações Unidas e traçaram as metas a serem alcançadas até o ano de 2030. O documento 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 outros, dentre estes, a mobilidade urbana e a equidade.

A Agenda prevê um Objetivo específico acerca de “paz, justiça e instituições eficazes” (ODS n.º 16), mas o próprio Superior Tribunal de Justiça (STJ), considera 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).

Em outros aspectos, a situação não é muito distinta. 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 (Sabbatine; Machado; Paião, 2021, p. 425).

Embora o Brasil tenha sido um dos países que firmaram o pacto no ano de 2015, a aplicação a Agenda 2030 no país se deu de forma tardia – não sendo concretamente aplicada até o momento, o que afasta o país do desenvolvimento sustentável. Não obstante, o artigo se concentra nos ODSs n.º 5 e 11 (consecução da igualdade de gênero e desenvolvimento de cidades e comunidades sustentáveis), por entender que podem oferecer valiosas contribuições no processo de elaboração e concretização de políticas públicas.

4 Mitigação das vulnerabilidades de gênero no transporte público coletivo e desenvolvimento social humano

A redução das desigualdades de gênero e, consequentemente, das vulnerabilidades de determinados grupos têm relação direta com a sustentabilidade e é a chave para o desenvolvimento sustentável. O ODS 11.2 visa melhorar a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. Busca-se um planejamento urbano com mobilidade sustentável, a fim de atender ao desenvolvimento sustentável.

Conforme informação disponível no *site* do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, a redação da meta 11.2 foi readequada para o Brasil.

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 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 ODS 11.2 prevê, especificamente, a questão das pessoas em situação de vulnerabilidade, registrando, expressamente, as mulheres. Como dito anteriormente, as mulheres são vulneráveis nas cidades, inclusive na mobilidade urbana e nos transportes coletivos.

Inobstante a tentativa de priorização de transportes coletivos, é justamente nos transportes públicos que as mulheres são mais suscetíveis a sofrerem alguma forma de violência, conforme se evidenciou dos dados analisados. Tendo como objetivo uma especial atenção às mulheres enquanto pessoas em situação de vulnerabilidade, a priorização deve ir além da mera expansão dos transportes coletivos; deve, em verdade, atentar-se às particularidades das mulheres.

O ODS 11.2 requer que seja dada uma maior atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade. Como abordado anteriormente, a vulnerabilidade vai além do índice de

pobreza, de forma que o ODS deve ser interpretado no sentido de acesso a sistemas de transporte seguros, indo além da “imobilidade dos mais pobres” (Carvalho, 2016, p. 17).

É nesse contexto que se observa o desenvolvimento sustentável como uma consequência da concretização do direito social ao transporte. Isso porque, em sendo garantido às mulheres o acesso a sistemas de transporte seguro, serão atendidos não só o ODS 11.2, mas, também, o ODS 5, promoverá a redução das desigualdades e a inclusão social das mulheres, uma vez que “não há relações sociais numa cidade em que não se priorizam nem se garantem espaços de convivência humana e cidadania” (Rech, 2015, p. 5).

Na mobilidade urbana de mulheres, as políticas públicas representam uma estratégia de mitigação das violências e um meio de assegurar direitos. Especialmente aquelas que visem garantir sistemas de transporte seguros e acessíveis, a fim de reduzir a violência, garantir o direito social ao transporte e atingir o ODS 11.2. Afinal, o que se espera em um Estado Democrático de Direito é que se implemente e assegure serviços que atendam o bem comum igualmente (Costa, 2022).

As políticas públicas são o conjunto de planos, programas e ações, criados pelos governos para alcançar a garantia de direitos fundamentais. Ou seja, o direito fundamental social ao transporte das mulheres somente será alcançado por meio de políticas públicas específicas sobre a temática (Scarmanhã; Costa, 2018). Além disso, a própria globalização possui influência no direito das mulheres.

A globalização, a partir de uma rede articulada de proteção dos direitos humanos, influencia na tomada de posição dos Estados em relação às mulheres, pois há necessidade da criação e transformação das normas jurídicas a fim de dar cumprimento aos compromissos internacionais assumidos e promover a dignidade da pessoa humana. Além disso, mostram-se necessárias a ampliação e a revisão de políticas públicas de combate à violência de gênero. Como resultado, a comunidade interpretativa envolvida na criação e implementação das normas com relação à violência de gênero é significativa, tornando mais clara a ideia do direito como transnacional à sociedade civil, regulando Estados, mas não dependentes destes para a sua existência, satisfação e implementação (Miranda; Azeredo, 2016, p. 450).

A elaboração de políticas públicas de transporte público que estejam atentas às peculiaridades da mobilidade de mulheres, bem como, a observação a partir de reflexos da globalização, é possível buscar estratégias para o desenvolvimento sustentável.

O ODS 5.1 busca acabar com todas as formas de discriminação contra todas as mulheres e meninas, e combinado com o ODS 5.c prevê ações que adotem e fortaleçam políticas sólidas e legislação exequível para promoção da igualdade de gênero, em especial ao

empoderamento de todas as mulheres e meninas, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, como mulheres.

Também é possível o alinhamento ao ODS 8.5, que prevê o alcance ao emprego pleno e a equiparação salarial entre homens, mulheres, jovens e pessoas com deficiência, cujo alinhamento viabiliza uma sociedade mais próspera financeira e economicamente, considerando que a independência financeira é crucial para os exercícios dos direitos e liberdades das mulheres, as quais se fortalecem e migram do cenário de violência e exclusão.

Existe uma preocupação em se analisar as vulnerabilidades de gênero na mobilidade urbana enquanto obstáculo ao desenvolvimento social humano e traçar estratégias que possibilitem uma sociedade com mais equidade. Enquanto um “o processo de desenvolvimento numa abordagem ampla, integrando considerações econômicas, sociais e políticas” (Sen, 2000, p. 23) e a “expansão das liberdades reais que as pessoas desfrutam” (Sen, 2000, p. 17).

O “desenvolvimento” implica a criação de políticas capazes de impulsionar o fortalecimento das sociedades democráticas para atingir o real desenvolvimento dos seus povos com dignidade e melhor qualidade de vida. O desenvolvimento social será realizado ou florescerá quando na sociedade exista o espaço para a promoção de condutas e/ou ações democráticas para a supressão das desigualdades ou a difusão de comportamento solidário em todos os setores sociais.

Algumas medidas que podem ser adotadas visando assegurar garantias de um transporte público coletivo seguro são a diminuição do tempo de espera nos pontos de ônibus, possibilitando “paradas antiassédio”⁴ no período noturno ou linhas e rotas que levem em conta as necessidades de gênero. Uma infraestrutura que envolva policiamento e iluminação nas linhas de ônibus e trem, câmeras de segurança nos meios de transporte coletivo público e campanhas de prevenção ao assédio, estupro e outras formas de violência nos transportes.

Essas medidas, por si só, não garantem a promoção da mobilidade urbana de forma sustentável e a garantia do desenvolvimento social humano. Mitigar as vulnerabilidades de gênero na mobilidade urbana é (re)pensar o planejamento urbano de forma inclusiva, considerando as necessidades específicas de grupos vulnerabilizados pelo gênero e outras interseccionalidades. Medidas de mitigação de riscos só fazem sentido se houver a escuta e participação dos grupos vulnerabilizados na tomada de decisões relacionadas ao planejamento urbano e políticas de transporte.

⁴ Direito das mulheres de desembarcarem fora dos pontos de parada do transporte coletivo no período noturno.

Essa revalorização será para a reconciliação dos seres humanos entre si. O desenvolvimento abarca os direitos humanos, com a possibilidade de os cidadãos exercerem seus direitos políticos, cívicos, econômicos, sociais e culturais, direitos coletivos, como o direito ao meio ambiente sadio, direitos do consumidor, ao desenvolvimento, a uma vida digna (Sarreta, 2007, p. 119).

O alinhamento do planejamento urbano à Agenda 2030, com o desenvolvimento e a execução de políticas públicas que incorporem uma perspectiva interseccional, podem apresentar uma alternativa ao desenvolvimento social humano e sustentável. A promoção da mobilidade urbana e a garantia do direito à cidade constituem elementos centrais no compromisso com a mitigação das vulnerabilidades de gênero e com a cidadania. Pensar uma realidade diferente permite construir no imaginário espaços urbanos que representem práticas de democracia e liberdade.

4 Considerações finais

O estudo abordou como o gênero se torna um desafio à mobilidade, em especial no que se refere às vulnerabilidades das mulheres. Considerou-se não só a dificuldade para locomoção, como também a restrição de horários em que se sintam seguras para deslocar-se de casa ao trabalho, por exemplo, como também os próprios meios disponíveis para tal.

Uma sociedade, por meio de suas políticas públicas e governo – levando em conta principalmente menores áreas de atuação como a comunidade em que a mulher esteja inserida – que não se responsabilize ou se disponibilize a cuidar da maior porcentagem da população brasileira⁵ deve repensar suas abordagens de sustentabilidade e governança.

Compreende-se que a vulnerabilidade de gênero demanda, atualmente, o emprego de recursos a níveis globais, como a própria Agenda 2030 se propõe. Dentre os quais, a liberdade de locomoção ultrapassa a perspectiva de direito fundamental universal para algo ainda mais caro, isto é, o meio, o instrumento para a concretização de forma livre e plena do exercício dos direitos que reduzam em verdade referida vulnerabilidade.

Os dados analisados evidenciam que as estratégias de mitigação da insegurança no transporte público devem considerar as interseccionalidades que atravessam os sujeitos vulnerabilizados. As soluções sugeridas no bojo desta pesquisa são relevantes para uma sociedade mais justa, livre e igualitária, tendo em vista que a diminuição do tempo de espera nos pontos de ônibus, especialmente no período noturno ou linhas e rotas que levem em conta

⁵ De acordo com a Pesquisa Nacional de Saúde realizada em 2019, divulgada pelo IBGE, as mulheres correspondiam a 52,2% (109,4 milhões) da população brasileira (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2019).

as necessidades de gênero, bem como o policiamento e iluminação nas linhas de ônibus e trem, instalação de câmeras de segurança nos meios de transporte coletivo público e campanhas de prevenção ao assédio, estupro e outras formas de violência nos transportes, podem servir como instrumentos efetivos à redução de ao menos uma forma de vulnerabilidade que atinjam as mulheres.

Referências

- BANDEIRA, L. M. Violência de gênero: a construção de um campo teórico e de investigação. **Revista Sociedade e Estado**, v. 29, n. 2, maio/ago. 2014. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0102-69922014000200008>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/se/a/QDj3qKFJdHLjPXmvFZGsrLq/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 30 set. 2023.
- BECK, U. **Risk society: towards a new modernity**. New York: Sage, 2002.
- BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 30 set. 2023.
- BRASIL. Conselho Nacional de Justiça. **Protocolo para julgamento com perspectiva de gênero**. Brasília, DF: CNJ, 2021. Disponível em: <https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2021/10/protocolo-para-julgamento-com-perspectiva-de-genero-cnj-24-03-2022.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2024.
- BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis**. 2023. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/ods/ods11.html>. Acesso em: 5 out. 2023.
- BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **5 - Igualdade de Gênero**. 2023. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/ods/ods5.html>. Acesso em: 5 out. 2023.
- 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.
- CARVALHO, C. H. R. **Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões**. Brasília, DF: IPEA, 2016. (Texto para Discussão, n. 2194).
- COSTA, I. G. Paz e serviços públicos. **Revista Jurídica Luso-Brasileira**, v. 8, p. 1879-1892, 2022.
- COSTA, I. G.; DUARTE, R. S. Responsabilidade do Estado na efetivação dos direitos sociais: uma perspectiva pós-pandemia através da teoria da justiça de Rawls. **Revista Eletrônica Direito e Política**, Itajaí, v. 16, n. 2, 2º quadrimestre de 2021. Disponível em: <https://periodicos.univali.br/index.php/rdp/article/view/17782/10130>. Acesso em: 5 out. 2023.

CRENSHAW, K. Demarginalizing the intersection of race and sex: a Black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory and antiracist politics. **University of Chicago Legal Forum**, Chicago, v. 1989, n. 1, art. 8. Disponível em: <http://chicagounbound.uchicago.edu/uclf/vol1989/iss1/8>. Acesso em: 20 maio 2024.

DAVIS, A. **Mulheres, raça e classe**. Tradução: Heci Regina Candiani. São Paulo: Boitempo, 2016.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA; INSTITUTO DATAFOLHA. **Visível e invisível: a vitimização de mulheres no Brasil**. 3. ed. 2021. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2021/06/relatorio-visivel-e-invisivel-3ed-2021-v3.pdf>. Acesso em: 17 out. 2023.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Violência contra meninas e mulheres no Brasil: uma análise dos dados da saúde (2011–2022)**. São Paulo, 2023. Disponível em: https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2023/08/FBSP_violencia-contra-mulheres-e-meninas-saude-2023.pdf. Acesso em: 2 mar. 2024.

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

IANNI, Octavio. **Teorias da globalização**. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Mulheres somavam 55,2% da população no Brasil em 2019. **Agência Brasil**, Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: [https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2021-08/ibge-mulheres-somavam-522-da-populacao-no-brasil-em-2019#:~:text=As%20mulheres%20correspondiam%2C%20em%202019,Geografia%20e%20Estat%C3%ADstica%20\(IBGE\)](https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2021-08/ibge-mulheres-somavam-522-da-populacao-no-brasil-em-2019#:~:text=As%20mulheres%20correspondiam%2C%20em%202019,Geografia%20e%20Estat%C3%ADstica%20(IBGE)). Acesso em: 12 fev. 2024.

INSTITUTO LOCOMOTIVA; INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO. **3 em cada 4 mulheres já sofreram violência no deslocamento**. 2023. Disponível em: <https://agenciapatriciagalvao.org.br/institucional/pesquisas/3-em-cada-4-mulheres-ja-sofreram-violencia-no-deslocamento/>. Acesso em: 17 fev. 2024.

INSTITUTO LOCOMOTIVA; INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO. **Segurança das mulheres no transporte**. 2019. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/seguranca-das-mulheres-no-transporte-instituto-patricia-galvao-locomotiva-2019/>. Acesso em: 17 fev. 2024.

KYMLICKA, W. **Community and multiculturalism**. Oxford: Blackwell, 2007.

LICKZBINSKI, C. R.; BRUSTOLIN, A.; MARCANDELI, R. A. Herança bolsonarista: retrocessos no Direito das Mulheres no cenário político e social. In: LICKZBINSKI, C. R.; BRUSTOLIN, A.; MARCANDELI, R. A. **Mulheres no século XXI: gênero, direitos e sociedade**. São Paulo: Alexa Cultural, 2023. v. 2, p. 29-50.

LUGONES, M. Colonialidade e gênero. In: HOLANDA, H. B. de (Org.). **Pensamento feminista hoje: perspectivas decoloniais**. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2020. p. 52-83.

MIRANDA, J. A. A.; AZEREDO, C. M. O. Violência de gênero à luz da globalização. **Revista da Faculdade de Direito da UFMG**, Belo Horizonte, n. 68, p. 421-454, jan./jun. 2016. Disponível em:

<https://www.direito.ufmg.br/revista/index.php/revista/article/view/1764/1679>. Acesso em: 2 mar. 2024.

MOGROVEJO, N. O queer, as mulheres e as lésbicas no ativismo em Abya Yala. In: HOLANDA, Heloisa Buarque de (Org.). **Pensamento feminista hoje: perspectivas decoloniais**. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2020. p. 52-83.

ONETO, F. M. C. H. Hacia una reconceptualización del acoso callejero. **Revista Estudios Feministas**, Florianópolis, v. 27, n. 3, e57206, 2019. DOI: <https://doi.org/10.1590/1806-9584-2019v27n357206>. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/ref/a/DdjM6fbwmmwZSFmBmNBM5wQ/?format=pdf&lang=es>. Acesso em: 2 mar. 2024.

ONU MULHERES. **Cidades seguras para mulheres e meninas: mapeando iniciativas**. Brasília, DF, 2017. Disponível em: https://www.onumulheres.org.br/wp-content/uploads/2017/12/Cidades-Seguras-para-Mulheres-e-Meninas_mapeando-iniciativas.pdf. Acesso em: 2 mar. 2024.

RECH, A. U. Mobilidade urbana. **Revista Jurídica Luso-Brasileira**, v. 1, p. 1-33, 2015. Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2015/3/2015_03_0001_0033.pdf. Acesso em: 20 maio 2025.

RICO, M. N. **Una lectura de género de la pobreza: trayectorias y estrategias de reproducción social**. Santiago de Chile: CEPAL, 1998.

SABBATINE, M.; MACHADO, E.; PAIÃO, O. Agenda 2030: suas perspectivas e a dignidade da pessoa humana como princípio constitucional. **Argumenta Journal Law**, n. 35, p. 411-429, 2021. Disponível em: <https://seer.uenp.edu.br/index.php/argumenta/article/view/868>. Acesso em: 20 maio 2025.

SARRETA, C. R. L. **Meio ambiente e consumo sustentável: direitos e deveres do consumidor**. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2007.

SCARMANHÃ, B. O. da S. G.; COSTA, I. G. A importância das políticas públicas em prol da efetivação constitucional do direito à saúde na seara brasileira. In: BRITO, J. D.; CACHICHI, R. C. D.; CHÁVEZ, R. R.; COSTA, I. G.; LÓPEZ, E. T.; LEÃO JUNIOR, T. M. A. (Org.). **Coletânea Direitos Humanos em homenagem ao humanista Melitón Torres Tovar**. Curitiba: Instituto Memória: Centro de Estudos da Contemporaneidade, 2018. v. 1, p. 453-467.

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

SEN, A. K. **Desenvolvimento como liberdade**. Tradução Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

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

Data de submissão: 27/05/2024

Data de aceite: 04/07/2025