

MOBILIDADE URBANA E GÊNERO: POLÍTICAS PÚBLICAS E OS DESAFIOS DAS MULHERES NO TRANSPORTE PÚBLICO BRASILEIRO

Lyvia Campos Braga¹

Jessika Pereira Damásio²

RESUMO

A mobilidade urbana desempenha um papel fundamental na garantia da participação plena dos indivíduos na vida dentro das cidades. Contudo, evidenciam-se disparidades de gênero historicamente e socialmente construídas no que se refere ao acesso e uso do transporte público. As mulheres enfrentam desafios específicos, resultantes de normas sociais, estruturas de gênero e diversas formas de violência presentes nesses espaços. Este artigo tem como objetivo analisar, as políticas públicas de transporte urbano no Brasil sob a ótica do gênero feminino. Qualificando-se enquanto uma pesquisa qualitativa exploratória, tendo como base a análise de conteúdo através da revisão bibliográfica. Para tal foram analisadas as temáticas da mobilidade urbana no contexto brasileiro, o direito e acesso a cidade e os impactos desse no cotidiano das mulheres, tensionado com a Política Pública do Vagão Rosa, o aplicativo Nina e a Campanha Estadual *Juntos Podemos Parar o Abuso*. Dessa forma, a partir dos resultados, evidenciou-se a necessidade de elaboração e implementação de políticas públicas que transcendam o transporte, promovendo uma reflexão mais ampla sobre o acesso urbano, considerando tanto as conquistas quanto as segregações, com vistas à concretização do direito à cidade.

Palavras-chave: Políticas públicas; Gênero; Transporte público urbano; Mobilidade urbana.

ABSTRACT

Urban mobility plays a fundamental role in guaranteeing the full participation of individuals in city life. However, historically and socially constructed gender disparities are evident when it comes to accessing and using public transport. Women face specific challenges resulting from social norms, gender structures and various forms of violence present in these spaces. The aim of this article is to analyze public urban transport policies in Brazil from the perspective of the female gender. It qualifies as an exploratory qualitative study, based on content analysis through a literature review. To this end, the themes of urban mobility in the Brazilian context, the right and access to the city and its impacts on women's daily lives were analyzed, in tension with the *Vagão Rosa* Public Policy, the Nina app and the State Campaign *Juntos Podemos Parar o Abuso*. As a result the findings highlight the need to develop and implement public policies that go beyond transport, promoting a broader reflection on urban access, considering both achievements and segregation with a view to realizing the right to the city.

Keywords: Public policies; Gender; Urban public transportation; Urban mobility.

¹ Graduanda em Psicologia pelo Centro Universitário Presidente Tancredo de Almeida Neves (UNIPTAN). E-mail: lyviacamposbraga@gmail.com

² Mestra pela Universidade Federal de São João del-Rei (2018). Professora no curso de Psicologia do Centro Universitário Presidente Tancredo de Almeida Neves (UNIPTAN). E-mail: jessika.damasio@uniptan.edu.br

INTRODUÇÃO

*“Eu a vida toda tive medo de perder o trem.
Sempre morei longe do sonho,
do dinheiro, da formação, de um tipo de arte,
do descanso.
Calculei a vida pra não perder o trem.
Fiz a conta:
distância mais cidade partida do meio
dá igual caminho andado em vão!
(...)
E eu, toda vida, lutei para não perder o trem.
Perdi a vida no trem.”
(Lucinda, 2021, p. 15)*

As Políticas Públicas, segundo Bucci (2002), são estratégias ou programas de ação governamental, realizadas visando setores específicos da sociedade, em que o Estado passa a intervir diretamente nas questões econômicas, políticas e sociais – como é o caso das políticas de mobilidade urbana. No Brasil, está instituída a Lei 12.587/12, referente à Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nesta lei

(...) são definidos e classificados os modos e serviços de transporte, além de exemplificadas infraestruturas de mobilidade urbana que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Estas infraestruturas devem sempre estar inter-relacionadas com um planejamento sistêmico para que produzam benefícios efetivos e proporcionais aos recursos empregados, pois apenas aumentar o investimento em infraestrutura não garante a melhoria da mobilidade urbana (Brasil, 2012, p. 5).

(...) devem orientar a elaboração de normas municipais, além de procedimentos para que os municípios implementem suas políticas e planejamentos em consonância com a União e com os Estados Federados e Distrito Federal (Brasil, 2012, p. 5).

Deste modo, a União Federativa do Brasil tem a responsabilidade de definir as orientações para o crescimento urbano, incluindo o sistema de transporte, e também de abordar as questões da política urbana conforme definidas pelo Estatuto da Cidade. Em consonância, a Política Nacional de Mobilidade Urbana objetiva reduzir as desigualdades, promovendo a inclusão social, o acesso aos serviços básicos e a equipamentos sociais, além da melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade. Para mais, visa a priorização e proteção dos usuários de trânsito (Brasil, 2012). No contexto dos transportes públicos urbanos, por exemplo, as mulheres estão suscetíveis a diversas formas de violência de gênero, como assédio e abuso sexual, o que dificulta na sua mobilidade e acesso a atividades laborais e sociais. Isso evidencia a desigualdade de gênero enquanto limitadora das experiências das mulheres nos espaços públicos.

Segundo a pesquisa realizada pelo Instituto Patrícia Galvão em parceria com o Instituto Locomotiva (2019), os deslocamentos têm um papel central no cotidiano das mulheres, tendo em vista que 97% das 1081 mulheres entrevistadas, de todas as regiões brasileiras e classes sociais diversas, afirmam ter sido vítimas de assédio sexual em meios de transporte público. O termo assédio sexual foi aqui escolhido para sumarizar: receber olhares insistentes, cantadas indesejadas e comentários de cunho sexual; ser “encoxada”, ser seguida, entre outros. As mulheres entrevistadas tinham 18 anos ou mais e haviam usado transporte público ou por aplicativo pelo menos uma vez nos três meses anteriores à pesquisa (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2019).

Outrossim, de acordo com a pesquisa, para 72% das entrevistadas, o tempo de deslocamento para o trabalho influencia na decisão de aceitar um emprego ou de permanecer nele (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2019). Devido, também, à mobilidade do cuidado³ que, comumente, recai como responsabilidade das mulheres (Bortolon, 2021). Além disso, 46% das entrevistadas não se sentem confiantes para usar meios de transporte sem sofrer violência. Ainda que haja um nível de insegurança em acessar todos os meios de transporte, o transporte público coletivo traz ainda mais insegurança para elas: 51% das mulheres se sentiram inseguras nestes veículos. Por conseguinte, o deslocamento feito por aplicativos se tornou uma importante ferramenta para o aumento da sensação de segurança na circulação das mulheres pelas cidades (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2019). Logo, a discussão das relações de gênero torna-se relevante para a análise dos modos pelos quais os corpos transitam pelos espaços urbanos. A pesquisa confirma que

(...) infelizmente, o assédio sexual no transporte faz parte da rotina das mulheres brasileiras. Para elas, que em sua maioria estudam e trabalham fora de casa, a segurança no deslocamento é uma questão essencial. É importante não só aplicar a lei que criminaliza essa prática, como também desenvolver políticas e mecanismos para prevenção, para garantir que as brasileiras possam se sentir seguras ao exercerem seu direito de ir e vir, garantindo também seu direito a uma vida sem violência (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2019, s.p.).

(...) hoje, as mulheres não têm segurança para se locomover pelas cidades. Elas são assediadas, seja nas ruas ou nos meios de transporte, quando saem para trabalhar, levar as crianças para a escola, se divertir... Para que as mulheres tenham mais autonomia, precisamos de políticas de combate à violência que incluam o olhar para esses deslocamentos (Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2019, s.p.).

Tendo em vista que as políticas públicas de mobilidade urbana são pouco abordadas na literatura da Psicologia e as consequências dessas afetam as mulheres na sociedade, é necessário analisar em que essas legislações interferem no seu cotidiano, nas suas relações interpessoais,

³ Deslocamentos realizados com o intuito de "acompanhar ou cuidar de outras pessoas", sendo elas crianças, idosos ou alguém com saúde debilitada (Bortolon, 2021).

na sua saúde e qualidade de vida. Para mais, as políticas públicas de transporte urbano para mulheres são difundidas precariamente, o que, conseqüentemente, implica no desconhecimento da população feminina acerca destes direitos e no descumprimento dos seus artigos pelo restante da população brasileira.

Assim, esta pesquisa propõe-se a analisar as políticas públicas de transporte urbano no Brasil a partir da perspectiva de gênero, investigando os tensionamentos existentes entre as conquistas alcançadas e os processos de segregação enfrentados pelas mulheres nesse contexto. Desse modo, esse artigo se delinea como uma pesquisa qualitativa exploratória, tendo como orientação a análise de conteúdo a partir da revisão bibliográfica. Para tal, o estudo foi organizado em três momentos: levantamento bibliográfico, sistematização e tensionamento dos conceitos. Neste foram levantadas as temáticas da mobilidade urbana no contexto brasileiro, o direito e acesso urbano e os impactos desse no cotidiano das mulheres.

DESENVOLVIMENTO

Segundo o artigo 4º, Inciso I, das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o transporte urbano compreende o “conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana” (Brasil, 2012). As modalidades de transporte urbano são várias e têm se diversificado ao longo dos anos. Os mais utilizados são os automóveis, ônibus, táxis, metrô e trens. Nas últimas décadas, tiveram também outros meios privados como as vans, úberes e moto-táxis (Nunes, 2017).

O planejamento urbano e a mobilidade das cidades brasileiras, por muitas décadas, foi pautado em uma visão reducionista, que subjugava as diversidades de modos e trajetos, priorizando a infraestrutura viária voltada para automóveis (carros e motos), “implicando em poucas soluções e baixos investimentos no transporte coletivo e nos modos ativos (a pé e bicicleta)” de locomoção (Albieri *et al.*, 2023, p. 90). Esse modelo gerou problemas diversos, como congestionamentos, precariedade dos veículos e dos equipamentos, lotação excessiva, difícil acessibilidade e o aumento do tempo para realizar movimentos pendulares diários, como ir trabalhar, estudar e outros, acarretando uma baixa qualidade de vida nas grandes cidades.

Em junho de 2013, ocorreram diversas manifestações populares contra o aumento das tarifas de transporte, com a participação ativa de movimentos sociais, como o Movimento Passe-Livre, e o apoio de redes sociais. Esses protestos tiveram um impacto mais amplo,

levantando a discussão sobre o direito à cidade⁴, especialmente no que concerne à questão do direito à mobilidade urbana e a demanda por melhorias no transporte público coletivo. Outras questões também vieram à tona, como a organização das cidades, a violência e a institucionalização de segregações de gênero (Nunes, 2017). Em resposta a essa realidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012) passa a ser amplamente divulgada e reconhecida pela população.

A PNMU (2012) é um instrumento da política de desenvolvimento que buscou consolidar o planejamento urbano visando o acesso democrático à cidade. Assim, no artigo 6º, menciona-se que essa tem como “prioridade os modos de transportes não motorizados [conhecidos como modos ativos] sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado” (Brasil, 2012). Os modos não motorizados incluem caminhar, andar de bicicleta ou qualquer tipo de deslocamento movido pelo esforço humano ou tração animal.

Entende-se como transporte público coletivo o “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público” (Brasil, 2012, Art. 4º, Inciso VI), abrangendo ônibus, veículos leves sobre trilhos, metrô e trens. Já os transportes individuais motorizados são representados por carros e motos. Assim, as ações de planejamento urbano, as políticas públicas e os investimentos são direcionados para priorizar projetos que refletem uma preocupação com a acessibilidade universal, segurança e conforto nos deslocamentos.

Ademais, investir em infraestrutura, em espaços públicos bem planejados e de qualidade atraem pessoas, pode encorajar aqueles que possuem carros a migrar para o transporte público coletivo e/ou ativo, estimulando a vitalidade urbana, favorecendo encontros sociais, integração com o espaço urbano e dinamizando o comércio local, e isso acaba por reduzir custos ambientais, sociais e econômicos. Na prática, significa aprimorar a qualidade de vida da população e criar mais oportunidades para a interação entre os moradores da mesma cidade, já que o espaço público serve como um local para encontros e trocas. “Há um ganho, também, na saúde da população, uma vez que o caminhar e pedalar combate o sedentarismo” (Albieri *et al.*, 2023, p. 92).

A PNMU, no entanto, ultrapassa a simples regulação do transporte público, alinhando-

⁴ Henri Lefebvre introduziu o conceito de "direito à cidade" em 1968, defendendo que o espaço urbano deve ser apropriado e moldado pelos próprios habitantes, visando atender suas necessidades e valorizar a vida cotidiana. Esse direito representa a participação ativa dos cidadãos na criação de uma cidade mais justa e democrática, questionando o impacto do mercado e das elites no desenvolvimento urbano (Lefebvre, 2001).

se com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)⁵, especialmente o ODS 10 (Redução das desigualdades) e o ODS 11 (Cidades e comunidades sustentáveis). Esses objetivos buscam reduzir desigualdades e transformar as cidades em espaços mais inclusivos, seguros e sustentáveis, com acesso a serviços básicos e equipamentos sociais, assegurando serviços e infraestruturas essenciais à população. Sendo assim, deveria-se planejar as cidades, bairros e ruas com o princípio de cidades para as pessoas, onde as necessidades dos usuários são centrais para a qualificação dos espaços públicos (Gehl, 2013).

Embora a Política Nacional de Mobilidade Urbana tenha tais objetivos, o planejamento de transporte público ainda é projetado sem levar em consideração as necessidades dos grupos mais vulneráveis, como as mulheres, mais especificamente as mulheres negras e pardas, que representam “mais de 28% da população total. São 60,6 milhões de mulheres divididas entre pretas (11,30 milhões) e pardas (49,30 milhões)” (SENAPIR, 2023, p. 6). No Brasil, as mulheres pretas também acumulam o maior tempo semanal dedicado a trabalhos reprodutivos⁶ e de cuidado (18,6 horas), seguido, respectivamente, das mulheres brancas (17,7 horas), homens negros (10,6 horas) e os homens brancos (10,4 horas). Como são predominantemente responsáveis pelas atividades de cuidado, essas mulheres precisam se deslocar para múltiplos destinos, tornando o transporte um elemento crucial em suas rotinas. Aspecto esse que ressalta a necessidade urgente de revisar o planejamento e a concepção dos sistemas de transporte para incluir uma perspectiva que leve em conta a interseccionalidade de gênero, raça e classe (ITDP, 2022).

O progresso nesse sentido tem sido lento, principalmente devido à falta de dados específicos sobre gênero e raça na mobilidade e à ausência de soluções que atendam aos interesses desses grupos. Isso evidencia a necessidade urgente de reavaliar o planejamento urbano para tornar o transporte verdadeiramente inclusivo e equitativo (Albieri *et al.*, 2023). Pensar sobre o direito à mobilidade e à cidade sem considerar as dimensões de gênero, raça e classe, reitera, mesmo que não intencionalmente, uma pretensa neutralidade que o próprio conceito de direito à cidade não poderia abranger.

[...] mesmo reconhecendo os avanços de positivação em instrumentos urbanísticos e documentos internacionais da mobilidade e cidade, se tais documentos não forem efetivamente, generificados, racializados, etc, em sua implementação, correm o risco

⁵ Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) são um plano global com 17 objetivos e 169 metas para erradicar a pobreza, promover saúde e educação de qualidade, proteger o meio ambiente e fomentar sociedades inclusivas e pacíficas, além de incluir temas como mudanças climáticas e igualdade de gênero, até 2030 (UNICEF, 2024).

⁶ “O trabalho reprodutivo se refere a todo trabalho necessário para o bem-estar humano, tanto na esfera doméstica quanto para a reprodução humana, envolvendo por exemplo, a gravidez, cuidados familiares, educação, a manutenção dos espaços e bens domésticos” (ITDP, 2022. p.3).

(ou talvez seja o plano) de reiterarem os padrões de exclusão que os antecedem. Esta implementação, bem como a compreensão do direito à mobilidade, pois, não pode ser pensada se não já em conjunto e a partir das lentes críticas aqui propostas (Albuquerque, 2019, p. 18).

Em síntese, as cidades precisam de um sistema de mobilidade e acessibilidade eficiente, que inclua calçadas, ciclovias, ruas, estacionamentos e terminais, de modo a assegurar a autonomia de todos nos deslocamentos urbanos. No entanto, o modelo atual, que favorece o uso de automóveis em detrimento dos modos ativos e do transporte coletivo, dificulta o acesso a direitos fundamentais e contribui para a criação de problemas ambientais, urbanísticos e sociais.

Patriarcado e Relações de Gênero

A configuração da família no contexto da construção social brasileira, especialmente durante o período colonial, foi marcada por um modelo patriarcal. Este modelo familiar representa um sistema social caracterizado pela dominação e exploração das mulheres pelos homens (Mansour *et al.*, 2021). Segundo Saffioti (2004), essa dinâmica de domínio e subordinação entre os gêneros se intensificou devido ao aumento das responsabilidades que exigiam mão de obra masculina, como o cultivo agrícola e a pecuária. Em decorrência desse aumento na demanda por trabalho, tornou-se necessário gerar mais filhos para contribuir com as atividades laborais, o que consolidou as relações de dominação masculina sobre as mulheres.

Segundo Lerner (2019), os tradicionalistas aceitam a noção de "Assimetria Sexual" (p.38), que postula que o patriarcado e a dominação masculina sobre as mulheres resultam das distintas tarefas atribuídas a cada gênero. Assim, Saffioti (2004) argumenta que a opressão das mulheres é uma parte essencial de um sistema baseado na exploração do homem pelo próprio homem. Nesse sentido, ela reforça a relevância do patriarcado como uma condição que simboliza um modelo de dominação presente em sociedades estratificadas em diferentes contextos históricos, buscando desnaturalizar a submissão feminina e a dominação masculina, ao evidenciar sua construção como um fenômeno social.

De fato, assim como outros fenômenos sociais, o patriarcado está em constante transformação. “Se, na Roma antiga, o patriarca detinha poder de vida e morte sobre sua esposa e seus filhos, hoje tal poder não mais existe, no plano de jure. Entretanto, homens continuam matando suas parceiras, às vezes com requintes de crueldade” (Saffioti, 2004, p.46). Pateman (1993) *apud* Saffioti (2004) também remete ao Contrato Sexual, em que exemplifica as relações de dominação e subordinação por meio de contratos que permeiam a

vida cotidiana, como o contrato de casamento e a prostituição. A autora explica que a história do contrato sexual se refere às relações heterossexuais e à forma como as mulheres são representadas como seres sexuais. Esse contexto histórico é fundamental para entender os mecanismos que permitem aos homens reivindicar o direito ao acesso sexual e ao controle sobre os corpos das mulheres.

Além disso, as relações heterossexuais transcendem a esfera da vida privada. Um exemplo significativo da dimensão pública do direito patriarcal é a exigência, por parte dos homens, de que o corpo das mulheres seja tratado como mercadoria na lógica capitalista, sendo a prostituição uma indústria relevante nesse contexto. Assim, é evidente que a realidade patriarcal se manifesta na vida de muitas mulheres, tanto nos âmbitos social, familiar quanto no ambiente de trabalho (Mansour *et al.*, 2021). Nessa perspectiva, é ilustrado de maneira clara essa relação de subordinação, apresentando o contrato de casamento como exemplo (Pateman, 1993). Segundo Pateman (1993),

as críticas feministas tomam o "contrato" como um acordo entre duas partes iguais, que negociam até chegarem a termos que sejam vantajosos para ambas. Se o casamento fosse um contrato propriamente dito, as mulheres teriam que ser inseridas na vida civil exatamente nas mesmas bases que seus maridos (Pateman, 1993, p. 232).

Contudo, essa não é a realidade dos contratos de casamento, uma vez que, mesmo após a formalização do matrimônio, as mulheres não conseguem participar da vida civil da mesma maneira que os homens (Mansour *et al.*, 2020). Nesse contexto, Pateman (1993) esclarece que as mulheres foram compelidas a participar desse suposto contrato. As normas sociais privaram as mulheres da possibilidade de garantir seu próprio sustento, fazendo do casamento a única alternativa para uma vida digna. O casamento, portanto, se configura como a imposição da lei do mais forte, utilizada pelos homens em detrimento dos interesses das mulheres, mais vulneráveis. Assim, é evidente que a violência contra as mulheres é um fenômeno histórico, que resulta, em essência, das relações de desigualdade de gênero (Pateman, 2020).

O gênero não se limita a uma mera categoria de análise, mas refere-se a uma categoria histórica na qual cada pesquisador destaca aspectos específicos, havendo um campo, ainda que restrito, de consenso: “o gênero é a construção social do masculino e do feminino” (Saffioti, 2004, p. 45). De acordo com a Carta Magna e a legislação infraconstitucional, a igualdade é afirmada. No entanto, o desafio reside na prática, onde a igualdade legal frequentemente se transforma em desigualdade, o que tem sido alvo da incansável luta feminista. A diferença entre os gêneros avança lentamente, resultando em repercussões na

participação econômica, nas oportunidades no mercado de trabalho, no acesso à educação e saúde, além da participação política (Mansour *et al.*, 2021).

Conforme dados do Fórum Econômico Mundial, em 2020, dentre 153 países, o Brasil ocupava a 92ª posição em um *ranking* que mede a igualdade entre homens e mulheres, tendo uma das maiores desigualdades de gênero da América Latina. Assim, as mulheres brasileiras enfrentam sub-representação tanto no mercado de trabalho quanto na política, recebem salários inferiores, sofrem com maiores incidências de assédio e estão mais suscetíveis ao desemprego.

Transporte Público e Perspectivas de Gênero

Como descrito anteriormente, as cidades ainda não são pensadas a partir de uma visão que toma as dimensões de gênero como ferramenta de análise. No entanto, o recorte de gênero na mobilidade urbana, principalmente nos transportes coletivos, tem despertado interesse na literatura no que tange às diferenças dos padrões de mobilidade. A análise das políticas de mobilidade urbana sob a perspectiva de gênero tem sido explorada desde a década de 1970. Isso em paralelo aos progressos das lutas e teorias feministas que estavam, em parte, ligados às expectativas e atribuições social e historicamente construídas em relação ao papel da mulher na sociedade (Dantas; Dimenstein; Silva, 2020).

Com o avanço da sociedade, as mulheres não se restringem a papéis de esposas e donas de casa, confinadas ao espaço privado, mas assumem novas funções, ganhando mais presença no mercado de trabalho e notoriedade no espaço público (Ferreira; Silva, 2017 *apud* Lima *et. al*, 2017). Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra por Domicílio (Pnad, 2024),

(...) o ano de 2023 fechou com um recorde histórico de ocupação feminina totalizando 43.380.636 mulheres, à frente de 2022 que obteve 42.675.531. Quando desmembramos os dados em setores, vemos as mulheres ocupando mais áreas de “Educação, saúde humana e serviços sociais”, com 9.683.770 trabalhadoras, seguido pelo setor de “Comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas” (7.938.651) e, por fim, “Serviços Domésticos” (5.538.947). Porém, o destaque feminino é evidente nos cargos de “Ciências e Intelectuais”, conforme aponta o Pnad. As mulheres se destacam quando o assunto é “Pessoas ocupadas em ciência, tecnologia, engenharia e matemática”, contabilizando 7.608.642 profissionais em 2023, (...) (Brasil, 2024, s.p.).

Segundo Hirata (*et al.*, 2009), as antropólogas feministas redefiniram o conceito de divisão sexual do trabalho, questão que impacta diretamente no acesso e uso dos transportes pelas mulheres em seu cotidiano. As mulheres frequentemente dependem mais do transporte público coletivo e caminham mais para se locomover pela cidade, realizando viagens com múltiplos destinos e propósitos em trajetos de menor distância, muitas vezes permanecendo

dentro de um raio próximo ao domicílio (Dantas; Dimenstein; Silva, 2020).

Devido a manutenção da divisão do trabalho doméstico baseada em gênero, que “segue responsabilizando as mulheres pela maior parte das tarefas do trabalho reprodutivo” (Bortolon, 2021, p. 4), as mulheres acabam conciliando uma ocupação remunerada com os afazeres domésticos e com as tarefas de cuidados (mobilidade do cuidado). As viagens das mulheres que estão envolvidas tanto em responsabilidades de cuidado quanto em atividades remuneradas não seguem o padrão pendular para o qual os sistemas de transporte foram pensados. Esses trajetos são distribuídos de maneira mais heterogênea e são definidos em grande parte por esta desigualdade na divisão sexual do trabalho (Bortolon, 2021).

Pensar primeiro no direito à cidade e depois no direito das mulheres à essa acaba ignorando que a cidade e seus habitantes já são moldados por um padrão de gênero. Isso mantém as mulheres em uma posição de subordinação e o tema como subdisciplina. As mulheres que não dispõem de uma rede de apoio muitas vezes procuram empregos de tempo parcial ou no mercado de trabalho informal, o que pode resultar em remunerações mais baixas e instáveis, reforçando um ciclo de maior desvalorização e vulnerabilidade socioeconômica a que estão submetidas (Dantas; Dimenstein; Silva, 2020). Assim, quando o direito à cidade e à mobilidade são pensados sem gênero, ou só se aborda o gênero depois, corre-se o risco de tratar superficialmente as questões de poder que os definem ou, pior ainda, de criar políticas que ignoram o planejamento excludente. Analisar o direito à mobilidade sob a perspectiva de gênero permite criticar sua construção e evidenciar as estruturas de exclusão que a moldam. Ao associar o direito à cidade e à mobilidade com essas dinâmicas, torna-se essencial considerar as experiências de mobilidade das mulheres, contribuindo para a ampliação e efetivação desses direitos e para a construção de uma cidade mais igualitária.

Portanto, a mobilidade quando vista sob um paradigma não neutro, revela que não é igual para todos os corpos que transitam pela cidade. Sua configuração frequentemente limita o acesso, refletindo e perpetuando essas desigualdades, definindo quais são corpos que têm acesso à cidade. O estudo da mobilidade das mulheres oferece importantes ferramentas para questionar as relações entre mobilidade e espaço urbano através da lente de gênero (Albuquerque, 2019). Dessa forma, pode-se indagar se as políticas públicas atuais são verdadeiramente interseccionadas com gênero e se atendem as demandas femininas, de forma a contemplar todas as suas complexidades e necessidades, representando uma conquista genuína ou é só mais uma forma de silenciá-las ou segregá-las.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

As políticas públicas, então, são ferramentas essenciais de intervenção governamental voltadas à promoção de direitos sociais e melhorias nas condições de vida, atuando em áreas como saúde, segurança e transporte, de modo a favorecer uma mobilidade urbana acessível e segura para todos (Fleury, 2006). Contudo, ainda persistem desafios como insegurança e violência nos transportes públicos, que afetam especialmente mulheres. Isso evidencia as desigualdades socioespaciais e as vulnerabilidades de gênero, limitando seu acesso a espaços urbanos e refletindo em sua imobilidade social (Ferreira; Silva, 2017). Frente a isso, foram desenvolvidas algumas políticas interseccionadas com a perspectiva de gênero, como os vagões exclusivos para mulheres, aplicativos de denúncia como o "Nina" e campanhas educativas, visando promover segurança e inclusão. No entanto, essas medidas, embora positivas, apresentam limitações, como a potencial segregação e a naturalização da violência, evidenciando a necessidade de políticas mais integradas e permanentes que transcendam os transportes (Lima et al., 2017).

Esse artigo, delineado como um estudo qualitativo exploratório (Minayo *et al.*, 2015), tem como objetivo geral analisar as Políticas Públicas de transporte urbano sobre a ótica do gênero feminino. Nesse ínterim, selecionamos três das principais ações de transporte frente às relações de acesso à mobilidade urbana e gênero, sendo elas: a Política Pública do Vagão Rosa, os aplicativos de denúncia Nina e Nina 2.0 e as campanhas de conscientização, dando foco à campanha *Juntos Podemos Parar o Abuso*. Para tal, foi utilizado como método a análise de conteúdo a partir da revisão bibliográfica, realizada em três momentos: levantamento bibliográfico, sistematização e análise de conteúdo. No primeiro momento foram utilizadas as plataformas: Periódicos de Psicologia (PePsic) e *Scientific Electronic Library Online* (SciELO.org e SciELO.com) para o levantamento de artigos a partir das palavras chaves: Políticas Públicas de gênero; Gênero e Transporte; Mobilidade e Cuidado. Posteriormente, foi realizada a sistematização dos 20 artigos encontrados e, por fim, a análise dos mesmos, com objetivo de compreender a atualidade das produções que fazem o tensionamento entre a mobilidade urbana, as Políticas de Transporte Urbano e gênero.

No levantamento de artigos, podemos observar a pouca representação teórica da Psicologia quando se trata da análise interseccional de gênero e transporte, sendo, dentre os 20 artigos encontrados, somente 5 são da Psicologia e as outras produções intercaladas entre os principais campos: Arquitetura e Urbanismo, Administração, Sociologia e outros. Diante desses resultados, a escolha das Políticas Públicas a serem analisadas foi pensada pela necessidade de se tensionar o lugar da mulher, histórico e socialmente produzido, e suas implicações nas noções de planejamento urbano na abordagem da saúde mental e coletiva.

De quem são os direitos à cidade?

As políticas públicas são um conjunto de diretrizes, ações e decisões governamentais voltadas para a resolução de problemas coletivos a níveis econômicos, ambientais, sociais e/ou políticos. Essas ações são advindas de processos democráticos e têm participação direta ou indireta de entes públicos e privados, visando assegurar e/ou promover direitos sociais (Fleury, 2006). Alguns exemplos de políticas públicas são: políticas de saúde, segurança, meio ambiente, cultura, assistência social, transporte e mobilidade urbana. As políticas de transporte estão relacionadas e inseridas nas políticas de mobilidade urbana, sendo as políticas de mobilidade urbana mais amplas, incluindo pedestres, ciclistas e veículos particulares e públicos. No caso das políticas de transporte, estão incluídos os transportes coletivos públicos e particulares como ônibus, metrô, trem, carros, entre outros (Silveira, 2013). No que tange a Política Nacional de Transporte (PNT), seus objetivos são de

(i) prover um sistema acessível, eficiente e confiável para a mobilidade de pessoas e bens; (ii) garantir a segurança operacional em todos os modos de transportes; (iii) prover uma matriz viária racional e eficiente; (iv) promover a participação intra e interinstitucional, considerando sociedade, governo e mercado, no desenvolvimento de uma política de transporte integrada; (v) planejar os sistemas de logística e transportes a partir de uma visão territorial, integrada e dinâmica; (vi) disciplinar os papéis dos atores do setor de transportes do governo federal; (vii) dar transparência à sociedade quanto às ações governamentais do setor de transportes; (viii) incorporar a inovação e o desenvolvimento tecnológico para o aperfeiçoamento contínuo das práticas setoriais; (ix) promover a cooperação e integração física e operacional internacional; (x) considerar as particularidades e potencialidades regionais nos planejamentos setoriais de transportes; (xi) atuar como vetor de desenvolvimento do país; e (xii) garantir infraestrutura viária adequada para as operações de segurança e defesa nacional (Brasil, 2019, Art. 4).

A mobilidade urbana é fundamental ao se falar sobre desenvolvimento urbano e qualidade de vida da população, assim como os transportes. As condições no deslocamento das pessoas devem ser pensadas e discutidas, pois afetam toda a sociedade pelas inacessibilidades e inseguranças. Os problemas e empecilhos no transporte público coletivo no Brasil são inúmeros e, apesar das leis e políticas estabelecidas, muitos dos problemas persistem e se agravam, como a violência em suas diversas formas, assaltos, furtos, entre outros (Carvalho, 2016). Esses desafios são, principalmente, de ordem da infraestrutura, financiamento e gestão, o que piora as desigualdades socioespaciais e prejudica aqueles em maior vulnerabilidade.

As mulheres, no Brasil, representam a maioria dos usuários do transporte público (Fonseca; Nasser, 2017). Ao mesmo tempo, também há um aumento nos registros de situações de violência cometidas contra mulheres em diversos contextos, incluindo denúncias de assédio, estupro, feminicídio e outros crimes. Isso não significa que esses casos começaram a ocorrer

recentemente, mas que os números são alarmantes, como demonstram os resultados da pesquisa sobre casos de assédio contra mulheres, que analisou ocorrências na rua, em casa, na escola ou faculdade, no trabalho e no transporte público (Ferreira; Silva, 2017). Segundo a pesquisa, 22% das brasileiras já foram assediadas dentro dos transportes públicos coletivos (Datafolha, 2017). O receio de enfrentar algum tipo de violência leva as mulheres a permanecerem no espaço privado, socialmente designado a elas, historicamente contribuindo para a sua imobilidade social, o que, por si só, já é uma forma de controle (Ferreira; Silva, 2017). Assim, as violências de gênero nesses espaços se destacam e fazem inúmeras vítimas e, as políticas públicas de transporte, devem ser interseccionadas com gênero e implementadas justamente na tentativa de solucionar ou amenizar essas questões.

Políticas Públicas de Transporte Urbano Interseccionadas com Gênero: Avanços, Lacunas e Ações Antiviolação

A probabilidade de ocorrência de crimes como o assédio sexual em transportes públicos varia entre as mulheres conforme a etnia, raça e classe socioeconômica, sendo particularmente alta entre aquelas que residem em áreas de baixa renda. Esse fenômeno decorre tanto da maior criminalidade nesses locais quanto da frequência com que mulheres de baixa renda trabalham até tarde e dependem do transporte público. Em particular, muitas mulheres sentem-se inseguras em espaços públicos, incluindo os transportes, sobretudo à noite e quando estão sozinhas, o que restringe seu uso desses ambientes (Fenster, 2005 *apud* Lima *et al.*, 2017). Conforme Hsu (2011 *apud* Lima *et al.*, 2017), esse temor faz com que as mulheres modifiquem seu comportamento, adotando práticas como descer e esperar pelo próximo transporte, buscar áreas consideradas mais seguras no vagão ou na estação, sentar-se ou permanecer próximas a outras mulheres, utilizar sacolas ou mochilas para evitar contatos indesejados, e preferir a companhia de amigos. Dessa forma, o direito das mulheres à cidade, no que se refere ao acesso a espaços públicos, recursos e participação política, é significativamente limitado.

Diversas políticas públicas e medidas interseccionadas com a perspectiva de gênero foram implementadas em estados brasileiros para solucionar ou mitigar essas questões. Entre os exemplos estão: a criação dos Vagões Exclusivos para Mulheres em metrô e trens, conhecidos como “Vagão Rosa,” disponíveis em estados como São Paulo, Distrito Federal e Recife (Couto; Ferraz; Dias *et al.*, 2019); o desenvolvimento dos aplicativos de denúncia Nina e Nina 2.0, plataformas lançadas em Fortaleza - CE (Fortaleza, 2022); e a campanha de conscientização e treinamento *Juntos Podemos Parar o Abuso*, promovida pela Secretaria de Segurança Pública e a Secretaria de Políticas para as Mulheres em São Paulo (São Paulo, 2018).

A incidência de assédio em espaços públicos tem levado ao surgimento de um movimento por espaços exclusivos para mulheres, que inclui andares de hotéis, cafés, prédios e academias voltados exclusivamente ao público feminino. No transporte sobre trilhos (metrô e trens), a medida conhecida como "vagão rosa" foi implementada com o intuito de reservar vagões exclusivos para mulheres, visando reduzir o número de assédios no transporte público. Esta prática, que teve suas primeiras implementações no século XIX, foi adotada e, em alguns casos, abolida em diferentes países como Japão, Índia, Brasil e México, entre outros (Lima *et al.*, 2017). No Brasil, além da recente implementação no metrô do Recife, o vagão rosa já é presente nas cidades do Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Brasília (Ferreira; Silva, 2017). No entanto, a medida, além ter problemas estruturantes de questões relacionadas a gênero e sexo, ainda pode, involuntariamente, contribuir para a culpabilização de mulheres que optam pelo vagão misto e acabam vítimas de assédio – uma preocupação comum nos países onde essa política foi adotada. O conceito de vagão exclusivo para mulheres é considerado problemático na medida em que pode reforçar a ideia de que as mulheres precisam ser contidas e segregadas para serem protegidas (Lima *et al.*, 2017).

Um estudo de Teixeira *et al.* (2007) investigou a percepção de duzentas usuárias do metrô do Rio de Janeiro em relação ao vagão feminino, questionando-as sobre os motivos para a utilização desse espaço exclusivo. Os resultados se dividiram entre: a) 27% usam o vagão aleatoriamente; b) 21% afirmaram se sentir mais à vontade sem a presença de homens; c) 16% optavam por esse vagão por ser menos lotado. Por outro lado, ao serem questionadas sobre a qualidade do serviço no vagão exclusivo em comparação ao vagão misto, 39% das usuárias relataram não perceber diferença alguma. Já a pesquisa de Lima *et al.* (2017), foi conduzida em Recife e analisou a utilização do vagão exclusivo para mulheres com 393 usuários, dos quais 272 eram mulheres e 121 homens (grupo de controle). Os resultados revelaram que 33% das mulheres relataram já ter sido vítimas de assédio, em contraste com apenas 9% dos homens. Além disso, 54% das mulheres e 39% dos homens afirmaram ter presenciado alguma situação de assédio contra mulheres. Contudo, somente 25% das mulheres entrevistadas já haviam utilizado o vagão exclusivo, sendo a principal justificativa para a não-utilização a falta de visibilidade desse vagão nas linhas.

Para as mulheres que optaram pelo vagão exclusivo, 72% o fizeram por segurança, 22% mostraram-se indiferentes e 5% o utilizaram pelo conforto. Problemas como a ausência de segurança constante e dificuldades de acesso foram destacados, com muitas mulheres sentindo-se inseguras mesmo no espaço exclusivo, devido ao risco de assaltos e à falta de controle do acesso ao vagão, deixando clara a grande diferença do incômodo entre os gêneros. A pesquisa

também aponta críticas à gestão da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) em que, no ano de implantação, ocorreram algumas situações constrangedoras, como pedidos de identificação a mulheres trans e travestis ao adentrar no vagão exclusivo (Sampaio, 2017). É perceptível que a sensação de insegurança não melhora com a utilização do vagão, assim também foi levantada a demanda por mais sinalização e um anseio pela mudança de certos comportamentos sociais. As entrevistadas demonstram consciência de que a existência do vagão reflete uma resposta direta às condutas masculinas inadequadas (Lima *et al.*, 2017).

Se por um lado uma parcela significativa das usuárias nas cidades onde a medida foi implementada expressa aprovação em relação ao vagão exclusivo, há também um número considerável de mulheres que a vê com ressalvas. Essas críticas decorrem do potencial da iniciativa em promover uma maior segregação social, naturalizar a violência e culpar mulheres que, ao optarem por não utilizar o vagão rosa, possam ser vítimas de assédio ou agressão. Ademais, destaca-se a marginalização das pessoas trans, um grupo vulnerável que frequentemente é impedido de acessar esses vagões, o que reforça tanto a segregação quanto a transfobia nesses ambientes. Os argumentos contrários à implementação de vagões exclusivos destacam a natureza segregacionista dessa medida, que se mostra inadequada para promover mudanças efetivas no comportamento machista, o que pode culpabilizar a mulher pelo assédio sofrido fora do ambiente protegido. Entende-se, então, que a longo prazo, a medida não é eficiente e que por isso são necessárias políticas públicas que transcendam o transporte público (Arraes, 2014).

Outra estratégia foi desenvolvida pela fundadora da *startup* Super Nina, Simony César, e lançada pela Prefeitura de Fortaleza através da Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor). O aplicativo Nina tem como objetivo incentivar vítimas e testemunhas a denunciarem os casos de assédio sexual às entidades competentes, de forma a inibir a ocorrência desse tipo de comportamento nos espaços públicos. Implantada no ano de 2018 em formato de projeto-piloto, a iniciativa fortalezense foi pioneira no Brasil quanto à abordagem de combate ao assédio sexual no transporte coletivo. O aplicativo gera um banco de dados que possibilita a análise do fenômeno e o planejamento de ações de combate e prevenção, contribuindo para o desenvolvimento de políticas públicas que possam tornar o município mais seguro e inclusivo para toda a população, especialmente para o público feminino. Segundo Simony, ela optou por não criar um aplicativo próprio, já que 65% dos usuários do transporte público são mulheres das classes C, D e E e muitas não teriam espaço no celular. Assim, o Nina foi acoplado ao Meu Ônibus Fortaleza, aplicativo oficial para recarga do bilhete e, posteriormente, no whatsapp (Mantovani, 2024).

O nome é uma homenagem à cantora americana e militante pela causa antirracista, Nina Simone, que disse a seguinte frase no documentário *What happened, Miss Simone* (2015): “liberdade é não ter medo. Não ter medo mesmo” a qual marcou a fundadora do aplicativo. Na versão atual, lançada em setembro de 2022, Nina 2.0 tem novas funcionalidades que foram incorporadas para aumentar a segurança e a agilidade nas denúncias. Além da possibilidade de envio de fotos e vídeos, a ferramenta também permite a geração de um mapa de calor, que ajuda a identificar as linhas de transporte com maior número de denúncias. Para garantir o acolhimento das mulheres em todas as esferas municipais, a ferramenta envolve a colaboração de diversas entidades da capital cearense, incluindo o Centro de Referência e Atendimento à Mulher em Situação de Violência Francisca Clotilde, a Coordenadoria Especial de Políticas Públicas para as Mulheres, a Fundação Citinova, a Guarda e o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (Sindiônibus). As denúncias são totalmente sigilosas e registradas de forma anônima; exigem descrições detalhadas, incluindo informações sobre o veículo, como a placa do ônibus, o horário e a rota, bem como dados sobre o assediador, podendo incluir o envio de imagens e vídeos (Mantovani, 2024).

Outra iniciativa desenvolvida foi a campanha de conscientização intitulada *Juntos Podemos Parar o Abuso*, em que a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) uniu-se a diversas instituições públicas e privadas com o objetivo de enfrentar a violência sexual nos transportes. Essa iniciativa visou promover uma mudança cultural que incentivasse tanto as vítimas de abuso sexual quanto os testemunhas de incidentes a denunciarem os agressores, contribuindo, assim, para a inibição de futuras ocorrências. A campanha incluiu a divulgação de cartazes em todos os meios de transporte público, vídeos informativos e postagens nas redes sociais das instituições envolvidas. Em resposta a essa problemática, foram realizados seminários de sensibilização destinados aos funcionários das empresas de transporte, com a finalidade de capacitá-los para a adequada abordagem, acolhimento e encaminhamento desses incidentes. Um aspecto adicional relevante da campanha foram os programas de reeducação voltados aos agressores, já que a mera punição nem sempre é suficiente para provocar mudanças de comportamento. O sociólogo Sérgio Barbosa foi responsável pela elaboração desse programa, que foi implementado em duas edições nos meses de outubro e novembro (CTPM, 2017). No entanto, é crucial considerar que alguns indivíduos podem não reconhecer que foram vítimas de abuso. Essa campanha pertence ao movimento por elas, um programa que

consiste na formulação de políticas públicas no âmbito da companhia, fortalecendo a rede de proteção às mulheres com base na implementação de projetos internos e externos que permitam o fortalecimento da autoestima, visibilidade para questões de

Argumenta-se, portanto, que abordagens limitadas se revelam insuficientes a longo prazo, sendo imprescindível o desenvolvimento de políticas públicas que, além de abrangerem o setor de transportes públicos, vão além deste. Essas políticas devem ser elaboradas e implementadas para promover a equidade de gênero, de modo que as mulheres deixem de ser percebidas como inferiores ou como alguém digno de respeito apenas por ser "sua mãe" ou "sua irmã" (Lima *et al.*, 2017). É fundamental garantir a integridade física das mulheres para que seja possível alcançar uma mudança social de caráter duradouro, em oposição a intervenções emergenciais ou paliativas. Dessa forma, ao examinar as políticas públicas de transporte urbano sob uma perspectiva de gênero, emergem tanto avanços quanto lacunas significativas na promoção da equidade, exigindo uma análise crítica das legislações atuais em relação à sua eficácia na promoção de igualdade de oportunidades e na mitigação da segregação social.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como objetivo analisar as políticas públicas de transporte urbano no Brasil, sob a ótica do gênero feminino a partir de três ações de transporte frente às relações de acesso à mobilidade urbana e gênero: a Política Pública do Vagão Rosa, os aplicativos de denúncia Nina e a campanha de conscientização estadual *Juntos Podemos Parar o Abuso*. Essas medidas são relevantes ao buscarem proporcionar um deslocamento mais seguro, além de ser um portal de denúncia e facilitar o acolhimento e o apoio jurídico às vítimas. No entanto, essas ações mostram-se insustentáveis a longo prazo, pois não abordam as causas estruturais do problema. As políticas de transporte não devem ser concebidas de forma isolada das demais estratégias de planejamento urbano, uma vez que uma cidade inclusiva exige a distribuição equitativa de serviços e infraestrutura de qualidade em todos os bairros e setores. Esse enfoque integrado posiciona o transporte como parte de um sistema que promove a mobilidade equitativa e funcional, contribuindo para evitar dinâmicas de segregação socioespacial. Então, para um enfrentamento eficaz das causas estruturais da insegurança e das desigualdades de acesso ao espaço urbano, torna-se indispensável o desenvolvimento de políticas que transcendam o transporte.

Contudo, esta pesquisa apresentou limitações, especialmente no que se refere às múltiplas transversalidades que permeiam o tema dos transportes públicos coletivos e o direito à cidade. A análise foi conduzida a partir de políticas públicas com foco na intersecção de gênero, mas questões de raça, classe, de deficiência e outros marcadores sociais que são

inseparáveis deste contexto, não puderam ser aprofundadas. Outra limitação refere-se à ausência de um mapeamento e análise mais abrangente de políticas públicas brasileiras de gênero em diferentes regiões, o que poderia contribuir para uma compreensão mais completa do fenômeno da mobilidade urbana. A ampliação das palavras-chave também se revela necessária, considerando que o número de artigos (amostra total) foi limitado, o que pode restringir o escopo dos resultados. Dessa forma, sugere-se que estudos futuros se aprofundem em: incluir outros marcadores sociais; abranger um maior número de políticas públicas e/ou medidas voltadas ao transporte público coletivo que considerem a interseção com esses marcadores; além de utilizar palavras-chave mais amplas, visando compor uma amostra mais abrangente e representativa.

REFERÊNCIAS

ALBIERI, Lucimara; DANTAS, Érica; FERREIRA, Isis Melo; CARVALHO, Giovanna. Caracterização do percurso de acesso a instituições públicas de ensino superior em Palmas-TO sob a ótica dos modos de transporte ativos. **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**, v. 11, n. 31, 2023. ISSN eletrônico 2317-8604.

ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga. **De quantos caminhos se faz um direito? - mobilidade e gênero nos quadros de cidade**. Dissertação (Mestrado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Direito, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/46907/46907.PDF>. Acesso em: 15 set. 2024.

ANDRADE, Marcella Coelho. Políticas públicas na Constituição Federal de 1988: alguns comentários sobre os desafios e avanços. **COnline – Revista Eletrônica de Ciências Sociais**, Juiz de Fora, n. 29, p. 302-319, 2019

ARRAES, Jarid. **Entenda por que o vagão feminino não é a solução**. Portal Geledés, 12 jul. 2014. Disponível em: <<https://www.geledes.org.br/entenda-por-que-o-vagao-feminino-nao-e-solucao/#:~:O%20vag%C3%A3o%20feminino%20n%C3%A3o%20efetiva,de%20viol%C3%Aancia%20sexual%20no%20metr%C3%B4>>. Acesso em: 4 nov. 2024.

BRASIL. Ministério da Economia. **Mulheres no mercado de trabalho: uma evolução constante rumo à igualdade**. 2024. Disponível em: <<https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/noticias-e-conteudo/2024/Marco/mulheres-no-mercado-de-trabalho-uma-evolucao-constante-rumo-a-igualdade>>. Acesso em: 19 jun. 2024.

BRASIL. Ministério da Igualdade Racial. **Informe MIR - Monitoramento e Avaliação - nº 2: Edição Mulheres Negras**. Brasília-DF: Secretaria de Gestão do Sistema Nacional de Promoção da Igualdade Racial, setembro de 2023. Disponível em: <<https://www.gov.br/igualdaderacial/pt-br/composicao/secretaria-de-gestao-do-sistema-nacional-de-promocao-da-igualdade-racial/diretoria-de-avaliacao-monitoramento-e-gestao-da-informacao/informativos/informe-edicao-mulheres-negras.pdf>>. Acesso em: 12 set. 2024.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. 2013. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans/politicas-planos-e-acoes>>. Acesso em: 16 jun. 2024.

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**: Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Brasília, DF: Ministério do Desenvolvimento Regional, 2012. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2024.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Política Nacional de Transporte**. Relatório de Fiscalização em Políticas e Programas de Governo, 2019. Disponível em: <https://sites.tcu.gov.br/relatorio-de-politicas/2019/area_8.htm>. Acesso em: 17 de Junho de 2024.

BORTOLON, Letícia (Coord.). **Boletim #8: A Ilusão da Mobilidade**. Mobilizados em foco. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP BRASIL). Abril de 2021. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2021/04/Boletim_8_A_Ilusao_da_Mobilidade.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2024.

BUCCI, Maria Paula Dallari. **Direito administrativo e políticas públicas**. São Paulo: Saraiva, 2002.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 2016. (Texto para Discussão, n. 2198).

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, v. 151, p. 3, 2019. Disponível em: <<http://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-3.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2024.

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). **“Juntos Podemos Parar o Abuso Sexual nos Transportes”**. Programa Em Movimento Por Elas. Comunicação e Marketing, 29 ago. 2017. Disponível em: <<https://www.cptm.sp.gov.br/noticias/Pages/%E2%80%9CJuntos-Podemos-Parar-o-Abuso-Sexual-nos-Transportes%E2%80%9D.aspx>>. Acesso em: 01 nov. 2024.

DE ANDRADE SILVA, Anderson; BEZERRA DANTAS, Candida Maria; DINIZ BEZERRA DIMENSTEIN, Magda. **Mobilidade urbana e gênero: pistas sobre a cidade heterogênea**. Revista Ártemis, [S. l.], v. 30, n. 1, p. 116–135, 2020. DOI: 10.22478/ufpb.1807-8214.2020v30n1.55732. Disponível em: <<https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/artemis/article/view/55732>>. Acesso em: 19 jun. 2024.

FERREIRA, Karen Nancy; SILVA, Gleyton Robson da. **Urbanismo Feminista**. Anais do XVII ENANPUR, São Paulo, v. 17, n. 1, 2017. Disponível em: <<https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/2251>>. Acesso em: 5 nov. 2024.

FLEURY, Sonia. **Políticas públicas para a saúde e qualidade de vida: o SUS na seguridade social e o pacto pela saúde**. Saúde em debate, v. 30, n. 73-74, p. 321-330, 2006. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/4063/406345309015.pdf>>. Acesso em: 5 nov. 2024.

FORTALEZA, Prefeitura Municipal de . **Em um mês de funcionamento, ferramenta NINA recebeu 73 denúncias de assédio no transporte público**. Mobilidade, 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?TSPD_101_R0=08d26ab156ab20005de2a0b9909c21fa5b5e608d0e999c8405b4e2ccf7c1716fab1844132fd9009808447d0d121430000a424d9d172f7cba168f3155ab6b5e6134b23128eacb3dd1c543725e3d508ac5239e54900f3e90bcbdd2c0666e5d763f2#>. Acesso em: 17 jun. 2024.

FUNDO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A INFÂNCIA (UNICEF). **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. 2024. Disponível em: <<https://www.unicef.org/brazil/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel>>. Acesso em: 12 set. 2024.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. 2. ed. Tradução de Anita Di Marco. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002. 128p. Disponível em: <https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/150/o/Anexo_C1_como_elaborar_projeto_de_pesquisa_-_antonio_carlos_gil.pdf>.

HIRATA, Helena; LABORIE, Françoise; LE DOARÉ, Hélène; SENTIER, Danièle (Orgs.). **Divisão Sexual do Trabalho e Relações Sociais de Sexo**. In: Dicionário Crítico do Feminismo. Traduzido por Vivian Aranha Saboia. 2º prova. São Paulo: Editora Unesp, 2009. p. 67-75. Disponível em: https://poligen.polignu.org/sites/poligen.polignu.org/files/adivisaosexualdotrabalho_0.pdf. Acesso em: 17 jun. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Estatísticas de gênero: indicadores sociais das mulheres no Brasil**. 1. ed. (Estudos e Pesquisas. Informação Demográfica e Socioeconômica, n. 38). Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

INSTITUTO DATAFOLHA. **Assédio sexual entre as mulheres**. Disponível em: <<https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2018/01/1949701-42-das-mulheres-ja-sofreram-assedio-sexual.shtml>>. Acesso em: jun. 2024.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP) e CENTRO DE ESTUDOS DAS RELAÇÕES DE TRABALHO E DESIGUALDADES (CEERT). **Transporte para Todas: gênero e raça na mobilidade urbana**. Programa Smart Mobility. São Paulo. PRODUTO E.1 – Janeiro de 2022. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1m0NPqUAPZX1-lIngqVPgKFTa_Vp1n1p/view>. Acesso em: 12 set. 2024.

INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO; INSTITUTO LOCOMOTIVA. **Segurança das mulheres no transporte**. 2019. <<https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e->

fontes/pesquisa/seguranca-das-mulheres-no-transporte-instituto-patricia-galvao- locomotiva-2019/>. Acesso em: 20 maio 2024.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. p. 137-141.

LERNER, Gerda. **A Criação do Patriarcado: história de opressão das mulheres pelos homens**. Tradução de Luiza Sellera. São Paulo: Cultrix, 2019.

LIMA, Jessica Helena de; MONTEIRO, Izabella Mendes; MAIA, Maria Leonor Alves. **Vagão rosa: Segregação ou segurança?**. XXXI Congresso nacional de pesquisa em transportes da ANPET, Recife, p. 1-12, 1 nov. 2017.

LUCINDA, Elisa. **Passageiro do último vagão**. In: GONÇALVES, Luciana (Org.). *Mobilidade antirracista*. São Paulo, SP; Autonomia Literária, 2021. p. 15.

MANSOUR, Hayatt Husam; SALDANHA, Larissa Reginatto; SALDANHA, Vitória Reginatto. **As relações de domínio e subordinação da mulher: uma análise da obra *Gênero, patriarcado, violência* de Heleith Saffioti**. In: CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE GÊNERO E RELIGIÃO, 7., 2021. São Leopoldo, RS: Faculdades EST, 2021. p. 418-431.

MANTOVANI, Flávia. **Filha de ex-cobradora de ônibus cria tecnologia contra importunação sexual**. Folha de São Paulo, 30 out. 2024. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha-social-mais/2024/10/filha-de-ex-cobradora-de-onibus-cria-tecnologia-contr-importunacao-sexual.shtml>>. Acesso em: 01 nov. 2024.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.); DESLANDES, Suely Ferreira; CRUZ NETO, Otávio; GOMES, Romeu. **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. 34. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.

NASSER CURY, Carolina Maria ; DIAS FONSECA, Ruth. **(Con)formações do urbano: uma análise das cidades a partir do gênero**. In: Anais eletrônicos do 13 Mundos de Mulheres e 11 Fazendo Gênero, 2017, Florianópolis: UFSC, 2017. v. 1. p. 1-12.

NUNES, José Horta. **Transporte urbano**. Enciclopédia Discursiva da Cidade (ENDICI). UNICAMP. 2017. Disponível em: <<https://www.labeurb.unicamp.br/endici/index.php?r=verbete%2Fview&id=126>>. Acesso em: 15 set. 2024.

PATEMAN, Carole. **O contrato sexual**. Tradução de Marta Avancini. São Paulo/Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

SAFFIOTI, Heleith I. Bongiovani. **Gênero, patriarcado, violência**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004.

SAMPAIO, Rosa. **Projeto do “Vagão Rosa” no Recife recebe críticas das usuárias: Em dois estados brasileiros e no Distrito Federal funciona o vagão exclusivo para mulheres no metrô e linhas de trem**. Brasil de fato, Recife (PE), p. 1, 14 fev. 2017. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2017/02/14/projeto-de-vagao-rosa-no-recife-recebe-critica-das-usuarias/>>. Acesso em: 17 jun. 2024.

SÃO PAULO, Tribunal de Justiça do estado de. **Juntos Contra o Abuso Sexual**. Comunicação Social. São Paulo. 2018. Disponível em: <<https://www.tjsp.jus.br/JuntosContraOAbusoSexual>>. Acesso em: 17 jun. 2024.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos Avançados**, v. 27, n. 79, p. 41–53, 2013. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ea/a/SvVY3qDMDFxwkZWXR7cMJ3m/#>>. Acesso em: 17 jun. 2024.

TEIXEIRA, Eunice Horácio de Souza de Barros; BARROS, Paula Leopoldino de; BALASSIANO, Ronaldo. **O vagão exclusivo para mulheres no sistema metroferroviário: a visão da usuária**. Anais do XXI Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes, Rio de Janeiro, 2007.

WORLD ECONOMIC FORUM (Fórum Econômico Mundial). *Global Gender Gap Report 2020*. Genebra: WEF, 2020. Disponível em: <<https://www.weforum.org/publications/gender-gap-2020-report-100-years-pay-equality/>>. Acesso em: 12 nov. 2024.