

1. INTRODUÇÃO

A definição de violência de gênero, segundo o Conselho Nacional de Justiça, no Protocolo para Julgamento com Perspectiva de Gênero (2021), decorre da estrutura patriarcal desenvolvida na sociedade que impacta diretamente nas estruturas de gênero, resultando nas desigualdades de mulheres cujos direitos são omitidos ou suprimidos.

Recentemente, uma pesquisa empírica desenvolvida pelo Comitê Jovem do Sicredi no município de Assis que entre horário de *rush* das 17h às 19h, o deslocamento em uma cidade pequena se aproxima ao período verificado nos grandes centros, considerando a oferta gratuita pelo Poder Público de apenas um ônibus circular, a principal preocupação de mulheres submetidas à jornada dupla de trabalho, responsáveis também pelo cuidado familiar.

Nessa perspectiva, relacionar a igualdade de gênero e a mobilidade como objetivo e meta da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas, com o desenvolvimento de *smart cities* e desenvolvimento urbano sustentável.

O desenvolvimento de estudos embasados na perspectiva de gênero pretende observar a maneira como se dão as relações humanas e o acesso à tais garantias, incluindo a função social da ordem econômica como instrumento disseminador da cultura de igualdade material entre indivíduos, especialmente quanto à mobilidade das mulheres nos municípios.

Como sujeitos de direito, iguais perante a norma fundamental, homens e mulheres não partilham do mesmo pódio quando analisada sob a ótica da desigualdade material, consequência de uma imposição da vida em sociedade, assim como a criação e direcionamento das oportunidades (Liczbinski; Brustolin; Marcandeli, 2023, p. 24). A análise, portanto, sob um viés interseccional da identidade de gênero, decorrente das alterações e modificações considerando a classe social, raça, etnia, cultura, sexualidade, geração, moradia e escolaridade, definição esta trazida por autoras do feminismo negro como Angela Davis (2016) e bell hooks (2020).

Aderir às metas e objetivos da Agenda 2030 da ONU tem se apresentado como uma alternativa positiva para o mercado, traduzido por suas empresas, ao partilharem da ideia de inclusão, crescimento redistributivo e sustentável, ainda mais com a conscientização dos clientes sobre o consumo inteligente. Do mesmo modo, os investidores acionistas e associados, na perspectiva das cooperativas de crédito, ante as mudanças climáticas que agravam a convivência em sociedade e nos apresentam os riscos criados pela própria evolução humana, forçam as empresas mudarem suas rotas para incluírem projetos de desenvolvimento social que impactem positivamente nas comunidades locais, claramente uma adesão aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

Este movimento se verifica especialmente com a influência das novas tecnologias e da globalização, sem olvidar do próprio avanço de colonização, os quais alteraram o que se entende como “mundo”, no sentido de um conglomerado de nações, sociedades nacionais, Estados-nações, em suas relações de interdependência, dependência, colonialismo, imperialismo, bilateralismo, multilateralismo” (Ianni, 1999, p. 13). As ações sociais desenvolvidas com fulcro em ESG – Environmental, Social and Governance pretendem auxiliar no desenvolvimento dos indivíduos em diversos aspectos como a melhora educacional, mobilidade, emprego digno, saneamento básico, habitação, influenciando significativamente no desenvolvimento social urbano e na qualidade de vida da população, conforme sua disponibilização.

O medo e a insegurança assolam e perseguem as mulheres no exercício de seus direitos civis e sociais, desde a simples locomoção ao trabalho digno, em prejuízo das suas liberdades e desenvolvimento pessoais. Diante disso, o artigo questiona: Qual o papel das Cooperativas de Crédito no auxílio à mitigação das vulnerabilidades de gênero na mobilidade urbana?

2. OBJETIVOS

O artigo a que se refere o resumo expandido tem como objetivo analisar as relações de gênero e respectivas vulnerabilidades no âmbito do deslocamento urbano, especificamente no município de Assis/SP.

O artigo busca expor o serviço de transporte público prestado pelo Município, através da atuação das Cooperativas de Crédito como observadoras das necessidades sociais, para aprimoramento dos serviços públicos e conscientização sobre a mobilidade urbana como redutora das vulnerabilidades de gênero.

3. METODOLOGIA

O presente artigo objeto do Resumo Expandido pretende utilizar da seguinte metodologia:

- a) De natureza aplicada, buscando a elaboração de proposta legislativa que inclua nova linha de ônibus para as beneficiárias;
- b) Compilação do procedimento de pesquisa bibliográfica e doutrinária para compreensão de conceitos e teorias, e;
- c) Estudo de caso, a partir de uma combinação de abordagens quantitativa e qualitativa, analisando as necessidades das usuárias do transporte público na

cidade de Assis/SP.

O método utilizado para concluir o trabalho será o hipotético-dedutivo, a partir do qual utilizar-se-á de aplicativos para mapear a distância percorrida pelo transporte coletivo e a duração do trajeto, tecendo-se considerações para o aprimoramento do transporte público urbano.

4. DESENVOLVIMENTO

Para os estudos sob perspectiva feminista pós-moderna, é necessário considerar o papel e a relação da colonização no desenvolvimento da cultura e pensamento nacional, incluindo a criação de etiquetas como a da “mulher”, que representam vozes uníssonas.

Um estudo elaborado pelo Instituto Patrícia Galvão no ano de 2019 demonstrou que no Brasil, 46% das mulheres sentem insegurança em usar os meios de transporte urbano sem sofrer assédio sexual, por exemplo (Instituto Locomotiva; Instituto Patrícia Galvão, 2019), facilitado pela falta de iluminação nos terminais rodoviários circulares e nos pontos de espera. Torna-se ainda mais relevante o estudo de caso tomando como ponto de partida o município de Assis, alocado no interior do estado de São Paulo, com 101.409 habitantes segundo o IBGE e com área territorial de 460.609 km² (Brasil, 2022), cujos beneficiários do serviço de transporte público levam mais de uma hora para se deslocarem do trabalho até o terminal central, como se depreende do trajeto percorrido por voluntários do Comitê Jovem do Sicredi.

Não é razoável que as cidadãs, em cuja persona recai dupla responsabilidade cotidianamente, no trabalho principal e no trabalho não remunerado como o cuidado da casa, dos filhos e da família, levem mais de uma hora para se deslocarem em uma cidade de porte razoavelmente pequeno. A Emenda Constitucional nº 90, de 11 de setembro de 2015, introduz o direito ao transporte no artigo 6º da Constituição Federal como direito social e fundamental do cidadão, e a Lei Federal que verse sobre a prestação direta dos serviços de transporte coletivo pelos Municípios, fixando seus respectivos critérios, ambos os diplomas refletem a evolução do direito à mobilidade urbana, impactando sua exigibilidade pelos usuários. A necessidade dos usuários do transporte público urbano, em especial das mulheres que utilizam este serviço público, que sobrevivem à chamada “dupla jornada de trabalho” com as responsabilidades do lar, é verificada também no tempo de deslocamento entre o ambiente de trabalho até suas residências, que é significativa e alarmante em cidades com dimensão territorial razoavelmente menor que dos grandes centros.

Com isso compreendeu-se que violar os direitos das mulheres, em todas as ceiras, é uma violação direta aos direitos humanos, surgindo a necessidade de debates e estudos para

eliminar a todas as formas de discriminação contra mulheres, como o ciclo de Conferências Mundiais sobre a Mulher e a adoção em 1979, pela Assembleia Geral das Nações Unidas, da Convenção sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra a Mulher, ratificada parcialmente pelo Brasil em 1984, posteriormente em 1992 o Brasil, como Estado Parte das Nações Unidas, assinou a Resolução nº 19, sobre a violência contra a mulher que inclui a violência baseada no sexo. (Miranda; Azeredo, 2016).

O transporte público urbano de qualidade evita a circulação excessiva de veículos particulares, principalmente com incentivo do poder público para mudança deste paradigma e da cultura comunitária, considerando que a crise ambiental não é um fenômeno recente, embora as atividades humanas a acentuem. Esse contexto não exige a sociedade de desenvolver projetos e implementar metas que previnam a ocorrência dos desastres ambientais. Com apoio dos indivíduos, governantes e empresas (como as cooperativas de crédito que visualizam o pilar social como relevante para o crescimento econômico), as Nações Unidas esperam consolidar o desenvolvimento sustentável (Nações Unidas, 2019).

As políticas públicas e iniciativas que visam reduzir a vulnerabilidade de gênero no viés da independência e mobilidade das mulheres, quando não rasas, são de difícil implementação ou fiscalização, de modo que não suprem as necessidades desse grupo, por essa razão a destacam-se os ODS 5, ODS 11 e ODS 12, preconizam a igualdade de gênero, com o pressuposto da equidade, a promoção do desenvolvimento nas cidades e comunidades, e a mobilidade urbana, incluindo-se a melhoria dos sistemas de transporte, com destaque às necessidades das mulheres em situação de vulnerabilidade, (ODS 11.2). Possível, o alinhamento ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável – ODS 8.5, que prevê o alcance ao emprego pleno e a equiparação salarial entre homens, mulheres, jovens e pessoas com deficiência, viabilizando 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 (Estratégia ODS, 2023), o qual se atinge também com o transporte público de qualidade.

A atuação da Fundação Sicredi como disseminadora da cultura cooperativista, por intermédio do Comitê Jovem, um programa de extensão que auxilia no desenvolvimento da comunidade local em que as agências do Sistema Cooperativo Sicredi estejam localizadas, promove a reunião de associados para o desenvolvimento de projetos sociais que gerem impacto positivos, com intenção de desenvolvimento econômico-social, educação financeira para sustentabilidade socioeconômica e igualdade de rendimentos, bem como incentivo ao empreendedorismo (não só em novos negócios, mas na sua implementação nos ambientes tradicionais de trabalho para inovação e crescimento conjunto), respeitando-se o equilíbrio ambiental. Nesse movimento surgem os projetos que se comprometem a mensurar o impacto

que geram na sociedade ou meio ambiente, em especial aos que atentam ao crescimento econômico sustentável e sua relevância para a garantia de igualdade de gênero para as mulheres em situação de vulnerabilidade.

Pesquisa desempenhada através do Comitê Jovem do Sicredi, em parceria com as agências localizadas no município de Assis/SP, verificou-se que os usuários levam em média 1h para se deslocarem entre seu local de trabalho e suas residências, através do “Ônibus Circular”, em razão do trajeto percorrido, conforme se verifica no mapa a seguir.



Muito bem! Para se manter em movimento, participe de um desafio

[Ver mais](#)

Distância	Ganho de elevação
13,23 km	108 m
Tempo de movimentação	Potência média
38:49	258 W

(Fonte: pesquisa empírica desenvolvida pelo Comitê Jovem do Sicredi)

É curioso refletir o tempo de deslocamento à que estão sujeitas as mulheres em um município com população aproximada de 100.000 (cem mil) habitantes (IBGE, 2022), é também nos transportes públicos que estão mais suscetíveis às diversas formas de violência, podendo ser ainda mais agravados com relação ao período longo nos horários de *rush* dentro de um coletivo lotado, visto que há disponibilização de apenas um ônibus circular.

O desenvolvimento sustentável é consequência da concretização do direito social ao transporte, por meio das imposições legais e projetos de lei que auxiliem a implementação de políticas públicas que versem sobre maior atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade, como forma de inclusão do ODS 11.2 nos municípios, ainda mais quando entende-se que a vulnerabilidade ultrapassa o índice da pobreza, mas atende os sistemas de transporte seguros e eficazes, proporcionando o exercício livre e igualitário da liberdade de locomoção e direito ao transporte. Ao garantir às mulheres o acesso ao transporte público seguro e de qualidade, com adequação ao trajeto célere e acréscimo de mais um ônibus circular, serão atendidos os

ODS 11.2 e o ODS 5, promovendo sob esta perspectiva a sua devida inclusão social, certo 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).

De acordo com a função social da empresa e da propriedade e sob a análise econômica do direito, têm-se que há interesse na Cooperativa Sicredi em atuar na preservação e promoção dos direitos da comunidade e da população de Assis, especialmente dos usuários de transporte público municipal, pontuando ainda a defesa do direito das mulheres de locomoção digna e segura, justificando a manutenção da gratuidade das tarifas, a prestação direta pelo Poder Público Municipal do serviço de transporte público e a inclusão de uma nova linha de ônibus circular entre às 17h (dezessete horas) e 19h (dezenove horas), para redução do tempo de deslocamento dos beneficiários.

Dentre as medidas que podem ser implementadas para assegurar o transporte público coletivo seguro e de qualidade é a diminuição no tempo de espera e no trajeto percorrido, resultando em menos violências sexuais, proporcionando mais tempo de qualidade com suas família, estudos e desenvolvimento pessoal. A oferta de uma infraestrutura que envolva o acréscimo de mais linhas e ônibus circulares para que cheguem ao seu destino com celeridade e conforto. Repensar o planejamento urbano pelas vias da administração pública municipal em conjunto com a atuação conselheira e fiscalizadora do poder legislativo, através da Câmara de Vereadores, é formalizar a democracia e tornar as responsabilidades inerentes às funções públicas mais efetivas, mitigando as vulnerabilidades de gênero na mobilidade urbana, resultado da escuta ativa das cidadãs que escolhem seus representantes eleitos para sanar lacunas que impeçam o exercício de direitos.

5. CONCLUSÃO

No presente estudo se observou a relevância do direito ao transporte público de qualidade como instrumento de promoção da igualdade de gênero e segurança para as mulheres usuárias deste meio de locomoção, inclusive como forma de reduzir a emissão de gás carbônico com a menor circulação de veículos individuais nos municípios, promovendo a proteção do meio ambiente. Com o auxílio das empresas respaldadas em sua função social, que observam a comunidade ao redor e suas necessidades, é possível solicitar ao poder público a elaboração de políticas que entreguem serviços públicos de qualidade aos cidadãos. A vida nas cidades é espelho do macro, da vida em sociedade que almeja a globalização quando integra tudo e todos com sua tecnologia e mídias sociais.

Dessa forma, não se pode olvidar a relevância do papel das empresas para analisar as lacunas que perpetuem vulnerabilidades, transformando-as em serviços públicos de qualidade

com apoio da administração pública e do poder legislativo, em especial para implementação do transporte público municipal de qualidade, reduzindo as inseguranças e promovendo inclusão de mulheres e meninas.

6. REFERÊNCIAS

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 de setembro de 2023.

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis**. 2023. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/ods/ods11.html>. Acesso em 05 de outubro de 2023.

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

ESTRATÉGIA ODS. O que são os objetivos de desenvolvimento sustentável?. 2023. Disponível em: <https://www.estrategiaods.org.br/conheca-os-ods/>. Acesso em 23 de agosto de 2023.

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

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

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS. Cidades e Estados. IBGE. População Residente na cidade de Assis. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/assis.html>. Acesso em: 10 de jun. de 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 de abril de 2023.

LICKZBINSKI, Cátia Rejane; BRUSTOLIN, Alessandra; MARCANDELI, Raíssa Amarins. Herança bolsonarista: retrocessos no Direito das Mulheres no cenário político e social. **Mulheres no século XXI: gênero, direitos e sociedade**. 1. ed. São Paulo: Alexa Cultural, 2023, v. 2, p. 29-50.

MIRANDA, José Alberto Antunes de; AZEREDO, Caroline Machado de Oliveira. Violência de gênero à luz da globalização. **Rev. Fac. Direito UFMG**, Belo Horizonte, n. 68, pp. 421- 454, jan./jun. 2016.

NAÇÕES UNIDAS. **Objetivo 11**. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. 2023. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>. Acesso em 22 de abril de 2023.