

O IMPACTO DA MOBILIDADE URBANA NO ACESSO E PERMANÊNCIA NA UNIVERSIDADE

estudo sob a perspectiva de gênero

Amanda Almeida da Silveira/UFRJ

RESUMO

A desigualdade de condições entre homens e mulheres em diversos aspectos da vida perpassa a questão da produção da cidade e, conseqüentemente, da mobilidade urbana. O presente trabalho busca investigar a influência desta desigualdade no âmbito do Ensino Superior, sobretudo em relação às medidas de segurança que as mulheres são inclinadas a tomar, considerando a vulnerabilidade a que estão expostas no trajeto de ida e volta de suas casas e do trabalho para a universidade, assim como na circulação no interior do próprio campus do fundão da UFRJ. A metodologia consiste na revisão de literatura relacionada ao tema, bem como na aplicação de questionário em cinco cursos da graduação situados no prédio de Letras, abrangendo o período matutino, vespertino e noturno de aulas no campus do Fundão. O objetivo é entender como a desigualdade entre homens e mulheres afeta a mobilidade urbana e o acesso à universidade. Para tanto, será considerado também o local de residência dessas mulheres, haja vista a diferente forma de impacto no deslocamento, de acordo com o local de moradia e com os meios de transporte utilizados. Mais especificamente, a busca é por investigar se os trajetos/deslocamentos feitos pelas mulheres e os turnos dos cursos influenciam na escolha e permanência em determinado curso de graduação, bem como na participação das atividades acadêmicas. Esta investigação é realizada na Universidade Federal do Rio de Janeiro, no campus Fundão. Como resultados iniciais desta pesquisa de caráter exploratório houve a verificação das hipóteses levantadas a partir do recorte teórico e quantitativo proposto no âmbito da UFRJ, sobretudo em relação às medidas de precaução diferentes tomadas por homens e mulheres, concluindo haver indícios que reforçam a necessidade de políticas públicas específicas para mitigar a desigualdade entre homens e mulheres em relação a mobilidade e acesso à educação.

PALAVRAS-CHAVE: Gênero; Mobilidade; Universidade; Desigualdade

ABSTRACT

The inequality of conditions between men and women in various aspects of life permeates the issue of city production and, consequently, urban mobility. The present work seeks to investigate the influence of this inequality in Higher Education, especially in relation to the security measures that women are inclined to take, considering the vulnerability to which they are exposed on the way to and from their homes and work to the university, as well as in circulation inside the UFRJ fundão campus. The methodology consists of reviewing the literature related to the topic, as well as applying a questionnaire to five undergraduate courses located in the Letras building, covering the morning, afternoon and evening classes on the Fundão campus. The objective is to understand how inequality between men and women affects urban mobility and access to university. For this purpose, the place of residence of these women will also be considered, given the different impact on displacement, according to the place of residence and the means of transport used. More specifically, the aim is to investigate whether the paths/displacements made by the women and the course shifts influence their choice and permanence in a given undergraduate course, as well as their

participation in academic activities. This investigation is carried out at the Federal University of Rio de Janeiro, on the Fundão campus. As initial results of this exploratory research, there was a verification of the hypotheses raised from the theoretical and quantitative approach proposed within the UFRJ, especially in relation to the different precautionary measures taken by men and women, concluding that there are indications that reinforce the need for policies specific public policies to mitigate inequality between men and women in terms of mobility and access to education.

KEYWORDS: Gender; Mobility; University; Inequality

1 INTRODUÇÃO

1.1 Apresentação do tema e do problema

A desigualdade de condições entre homens e mulheres em diversos aspectos da vida perpassa a questão da produção da cidade e, conseqüentemente, da mobilidade urbana. O presente trabalho busca estudar a mobilidade urbana considerando a desigualdade entre homens e mulheres e a influência desta desigualdade sobre a permanência de estudantes homens e mulheres, no âmbito do Ensino Superior.

A hipótese levantada no presente é a de que há aspectos sociais e culturais que diferenciam o comportamento e as estratégias adotadas por homens e mulheres, gerando condições desiguais entre eles e elas. Em virtude dessa desigualdade, haveria medidas de segurança que as mulheres seriam inclinadas a tomar considerando a vulnerabilidade a que estão expostas no trajeto de ida e volta de suas casas e do trabalho para a universidade, assim como na circulação no interior do próprio campus universitário.

Mais especificamente, o objetivo deste trabalho é investigar se os trajetos/deslocamentos feitos pelas mulheres e os turnos dos cursos universitários (diurno ou noturno) influenciam na escolha e permanência em determinado curso de graduação e ainda se algum tipo de precaução pode tornar-se um bloqueio à consecução de tarefas do cotidiano feminino, mais especificamente das tarefas ligadas à universidade, e relacionar a questão de gênero com a desigualdade na produção e reprodução da cidade e o impacto disto na mobilidade das mulheres, especialmente daquelas que dependem de transporte público coletivo.

1.2 Justificativa

A escolha da temática se deu pela inquietação de longa data com os aspectos sociais que afetam diferentemente homens e mulheres em suas relações sociais e com o espaço urbano, tais como toda a questão de cuidados relativos à segurança que as mulheres são desde cedo acostumadas a ter, pelo simples fato de serem mulheres, pelo discurso de determinadas parcelas da sociedade que reforçam papéis de submissão e vulnerabilidade feminina, pela atribuição naturalizada e desvalorizada de tarefas domésticas e de cuidado às mulheres, dentre outros.

À medida que são acrescentadas outras estruturas de poder, como classe, raça, orientação sexual e identidade de gênero, as relações sociais são complexificadas. E, no que

diz respeito ao acesso e permanência na Universidade, essas relações são atravessadas por temáticas como mobilidade, produção e reprodução da cidade, acessibilidade e segurança. A escassa bibliografia sobre o tema dentro do Campo de Públicas também foi um fator motivador para a realização do presente trabalho. Deste modo, é relevante investigar possíveis aspectos influenciadores de determinados comportamentos adotados pelas mulheres, bem como aqueles que podem vir a diferenciar homens e mulheres em suas trajetórias dentro da universidade.

1.3 Metodologia

A metodologia consistiu na revisão de literatura relacionada ao tema, bem como na aplicação de questionário em cinco cursos de graduação situados no prédio de Letras da Universidade Federal do Rio de Janeiro, abrangendo o período matutino, vespertino e noturno de aulas no campus da Cidade Universitária – Ilha do Fundão, localizada na cidade do Rio de Janeiro. Porém, como o curso de Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social (GPDES) alcançou o maior número de respondentes até o momento da confecção do presente trabalho, somando o total de 51 respostas ao questionário, este trabalho trará somente os resultados deste curso de graduação.

A amostra foi coletada através de respostas ao questionário de forma voluntária e anônima, através de divulgação do link da pesquisa pelo Sistema Integrado de Gestão Acadêmica (SIGA) da UFRJ para todo o corpo discente (inclusive alunos com situação de matrícula trancada), bem como pela rede social do Facebook na página do curso. No momento do envio do questionário pelo SIGA, o curso de graduação GPDES contava com 499 alunos com situação de matrícula ativa, conforme informação fornecida pelo então coordenador do curso. A partir deste questionário, buscou-se diferenciar as dificuldades vivenciadas por homens e mulheres no acesso aos transportes e às atividades ligadas à universidade. Os resultados foram obtidos em caráter exploratório, não tendo o condão de ser algo conclusivo, tendo em vista não se tratar de amostra estatística, mas possuem riqueza exploratória nas respostas obtidas e poderão ser aprofundados em estudos futuros.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 Referencial teórico

2.1.1 O direito à Cidade

Harvey (2013) reconhece a existência de forças que militam contra o livre exercício do direito à cidade. Neste sentido, entendemos que a existência destas forças possibilita o surgimento de contraforças que atuam em uma tarefa de tomar a cidade e moldá-la de modo que aqueles para quem a cidade fora renegada possam então pertencer de fato ao território. Em Milton Santos encontramos o interesse em evidenciar o quão complexa é a relação de cidadania em um território desigual como o brasileiro. Diz o geógrafo:

Ser “cidadão de um país”, sobretudo quando o território é extenso e a sociedade muito desigual, pode constituir apenas uma perspectiva de cidadania integral a ser alcançada nas escalas sub-nacionais, a começar pelo nível local. Este é o caso brasileiro, em que a realização da cidadania reclama, nas condições atuais, uma revalorização dos lugares e uma adequação de seu estatuto político.

[...] Assim, a possibilidade de cidadania plena das pessoas depende de soluções a serem buscadas localmente, desde que, dentro da nação, seja instituída uma federação de lugares, uma nova estruturação político-territorial, com a indispensável redistribuição de recursos prerrogativas e obrigações (SANTOS, 2012, p. 113).

A cidadania plena, naquilo que abrange também o “livre exercício do direito à cidade”, só poderá ser reivindicada pelas contraforças quando estas perceberem que as forças que militam contra o livre exercício e contra a “revalorização dos lugares” podem agir por dentro das estruturas que deveriam cuidar de garantir o direito à cidade, ou seja, por dentro da estrutura do Estado, a quem cabe a redistribuição de recursos, prerrogativas e obrigações.

Desta forma, o direito à cidade é aqui entendido como uma importante garantia e forma de embasar o movimento de contraforça em prol de uma cidade mais justa, com plena fruição e apreensão do espaço e território pelos cidadãos, independentemente de sua classe, raça, gênero e local de moradia. Faz parte das diretrizes gerais da política urbana instituída pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) em seu artigo 2º o “direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”. Neste sentido, o direito à cidade perpassa o uso e a fruição plena de todas as possibilidades (bens, serviços, equipamentos, etc.) oferecidas de maneira equânime entre os cidadãos. Para tanto, se faz necessário que haja justiça social e, com isso, uma justa distribuição dos recursos e serviços públicos na cidade, de maneira a não beneficiar apenas determinados grupos e agentes detentores de maior poder político ou econômico. Da mesma maneira, cabe mencionar que a cidade é apreendida de diferentes formas de acordo com a identidade de gênero, raça, classe social e local de moradia, numa forma desigual e

segregada de perpetuar espaços de exclusão e práticas que reforçam estereótipos e papéis de subalternidade de determinados grupos vistos como minoria e fora dos padrões institucionalizados de valoração cultural, social e política.

O direito à cidade, conforme Henri Lefebvre (2001) preceitua em seu livro de título homônimo, se afirma como um apelo, uma exigência, devendo ser formulado como o direito à vida urbana, transformada e renovada, no qual o urbano deve ser encarado como um lugar de encontro em que deve ser priorizado o valor de uso. Sob esta ótica, a cidade se realiza quando prevalece a apropriação do espaço pelos cidadãos, apropriação esta que não deve ser entendida como direito de propriedade, mas como o valor de uso supramencionado e que ocorrerá quando houver apropriação coletiva da cidade pela integralidade de seus cidadãos.

Podemos buscar apoio também para a conceituação de direito à cidade na Carta Mundial pelo Direito à Cidade, documento publicado em 12/06/2006 e produzido a partir do Fórum Mundial Policêntrico de 2006. De acordo com a Carta Mundial, ele é definido como o “usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social”. É, portanto, um direito coletivo dos habitantes da cidade e, em especial, dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, de caráter interdependente a todos os direitos humanos internacionalmente reconhecidos e concebidos integralmente, incluindo, dentre outros, os direitos sociais, o direito à cultura e à informação. A Carta Mundial afirma ainda ser a cidade um espaço coletivo culturalmente diversificado e rico, pertencente a todos os seus habitantes.

Cabe primordialmente ao gestor público, na tarefa de tornar real o direito à cidade, conhecer e abarcar nas políticas públicas e na formulação de proposições para estas a multiplicidade de atores que utilizam ou vivem na cidade, respeitando as diferenças e fomentando a igualdade de direitos e acesso aos recursos da cidade às diversas camadas sociais. Os direitos à mobilidade, moradia, terra, saneamento ambiental, trabalho, cultura, lazer e infraestrutura urbana estão contidos dentro do direito à cidade e devem ser considerados para a formulação de políticas públicas eficientes, bem como para o arcabouço legal a ser proposto. Tudo isto deve ser feito com a participação e engajamento da sociedade civil de maneira a tornar a gestão das cidades a mais democrática possível, priorizando o viés social e não somente o econômico, bem como com soluções que atendam às necessidades do conjunto da população.

A cidade possui o caráter mutável, e pode ser refeita de acordo com as necessidades e movimentos coletivos. A mobilização e a luta social devem ser encampadas pelos cidadãos pelo direito à cidade e por uma cidade livre, justa e democrática para todos. Corroborando com

este pensamento, podemos trazer à baila do presente texto o pensamento de Harvey, para quem o direito à cidade “não pode ser concebido simplesmente como um direito individual. Ele demanda um esforço coletivo e a formação de direitos políticos coletivos ao redor de solidariedades sociais” e, também, “não é um presente. Ele tem de ser tomado pelo movimento político”. Para o geógrafo britânico, ainda

A tarefa (...) é expandir as esferas da liberdade e dos direitos além do confinamento estreito ao qual o neoliberalismo o reduz. O direito à cidade (...), não é apenas um direito condicional de acesso àquilo que já existe, mas sim um direito ativo de fazer a cidade diferente, de formá-la mais de acordo com nossas necessidades coletivas (por assim dizer), definir uma maneira alternativa de simplesmente ser humano. Se nosso mundo urbano foi imaginado e feito, então ele pode ser reimaginado e refeito (HARVEY, 2013, p. 29).

As cidades capitalistas produzem espaços de segregação, aos quais apenas camadas privilegiadas da sociedade conseguem acesso. O direito à cidade, enquanto garantia, instrumentaliza e fortalece a luta coletiva e de movimentos sociais pela reprodução, produção e uso da cidade de maneira a visar a justiça social e a equidade na fruição desse direito.

Em contraposição,

a negação do direito à cidade se expressa na irregularidade fundiária, no déficit habitacional e na habitação inadequada, na precariedade e deficiência do saneamento ambiental, na baixa mobilidade e qualidade do transporte coletivo e na degradação ambiental. Paralelamente, as camadas mais ricas continuam acumulando cada vez mais e podem usufruir de um padrão de consumo de luxo exagerado” (MARICATO, 1996 in Nabil Bonduki (org.) 2018, p. 142).

O direito à cidade perpassa a apropriação, produção e usos coletivos das cidades. Como ficou explicitado, é de suma importância a luta social e política para que o direito à cidade possa ser apreendido de maneira coletiva e equânime. Neste contexto, estudantes da Universidade Federal do Rio de Janeiro, oriundos de diferentes locais da região metropolitana, apesar de teoricamente terem oportunidade idêntica ao ingressarem em um mesmo curso de graduação, ainda estão subordinados à lógica mercantilista e segregadora neoliberal, necessitando de uma constante luta para terem sua existência considerada e respeitada enquanto cidadãos detentores de direitos e atores capazes de participar e produzir a cidade. O que pretende ser iniciado no presente trabalho é uma pesquisa sobre como seus corpos podem sofrer diferentes experimentações e apreensões das possibilidades/oportunidades que a universidade lhes traz se considerarmos aspectos como o gênero, o local de moradia,

quantidade de baldeações feitas no transporte público, etc. Tais fatores podem influenciar diretamente a forma vivenciada e se há de fato fruição equânime do direito à cidade por estes discentes.

2.1.2 Mobilidade e o Direito à Mobilidade Urbana

De acordo com LIMA (2019), a construção do Direito à Mobilidade Urbana adveio do direito de ir e vir, estando inerentemente relacionado ao Direito de Liberdade, podendo ser contextualizado a partir do direito à cidade. O direito à mobilidade urbana é um direito social apregoado pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, a partir da Emenda Constitucional nº. 90/2015 ao artigo 6º através da justificativa para a inserção do direito ao transporte no texto legal. O direito à mobilidade é imprescindível para uma boa consecução de outros direitos, como o da educação, de ir, vir e permanecer, lazer, saúde. No presente trabalho, o direito à mobilidade urbana é considerado como uma das bases essenciais para que seja possível o acesso e permanência na universidade, ou seja, o acesso à educação.

Pires (2016) defende que a desigualdade da mobilidade urbana é fator prejudicial na consecução das necessidades humanas na perspectiva da garantia dos direitos sociais, não devendo ser reduzido o significado do direito à mobilidade à acessibilidade ou ao transporte, vez que esta garantia legal envolveria questões filosóficas no planejamento da cidade e da justiça social. Neste sentido, o direito à mobilidade deve ser encarado como uma necessidade social e política, sem o condão de restringir o direito a suprir as necessidades básicas de sobrevivência, mas usando-o para proteger a “necessidade de mover-se livremente para a conquista e a afirmação da igualdade a partir do entendimento da existência compartilhada das pessoas” (PIRES, 2016, p. 96).

O entendimento que abarca o direito à mobilidade através de uma concepção política e da participação social reconhece a mobilidade como uma necessidade para a existência e liberdade de uma pluralidade de pessoas, que não necessariamente seguem regras padronizadas heteronormativas e patriarcais de reconhecimento. Deste modo, o direito à mobilidade é crucial para a liberdade e afirmação de igualdade de corpos que comumente são desconsiderados pelo poder público ao pensar políticas públicas que envolvam questões de mobilidade, segurança, lazer, trabalho e a própria formação do espaço urbano e seu planejamento.

O presente estudo busca pensar o direito à mobilidade a partir de uma perspectiva de gênero, considerando para tal, dentre outros, o conceito de corpos abjetos presente em Judith

Butler (1993), definidos como aqueles que não deveriam existir, dentro de determinada matriz cultural. Tais corpos além de experimentarem a negação de direitos sofrem com a falta de reconhecimento e legitimidade. Ao trazer à discussão essas pessoas possuidoras de corpos abjetos e que se encontram fora de uma matriz de inteligibilidade cultural perpetrada por grupos hegemônicos, passamos a reconhecer e considerar sua existência para que suas questões também façam parte do debate sobre a formação do espaço urbano e sobre problemas que geram condições desiguais e até mesmo de violência para aqueles fora dos padrões institucionalizados de valoração cultural e que sequer eram consideradas pelos agentes produtores do espaço urbano.

Em um cenário de desigualdade, violência urbana e injustiça social como o do Rio de Janeiro, corpos considerados fora do padrão masculino, “estranhos” – e, para nos aproximarmos teoricamente de Butler, abjetos – como o corpo feminino, negro, homossexual ou deficiente, são vítimas de inúmeras situações de opressão, discriminação e de exclusão, experimentando por vezes situações de confinamento aos espaços privados, privação da vida pública e da plena fruição da cidade. Os grupos considerados subalternos e fora do enquadramento patriarcal de gênero acabam por ter sua vida valorada como de menor importância, estando sujeitos a uma gama de processos de violência e injustiça social, tendo acesso a oportunidades diferentes de acordo com o papel e importância social que lhe são atribuídos. Isto faz com que o espaço urbano não reconheça a situação de precariedade experimentada por essas pessoas que se encontram em situação de vulnerabilidade e têm seu direito à mobilidade e outros direitos limitados, gerando condições díspares entre os cidadãos. Quanto maior o número de características que podem indicar subalternidade de uma pessoa, maior será a discriminação e chances de vivência de situações de opressão, violência, medo e exclusão. Uma mulher negra, pobre e periférica tem mais chances de viver situações de exclusão e/ou violência que uma mulher branca, de classe média, moradora de uma região central da cidade, por exemplo.

Neste sentido, podemos mencionar dois trechos do artigo de Pires (2016), para quem:

As cidades não são iguais para todas as pessoas: tanto a organização social como o uso dos espaços refletem as relações de dominação de uma ordem patriarcal, que devem ser consideradas para a proteção da mobilidade. Por isso, é fundamental questionar como a violência limita a vida de algumas pessoas no uso do espaço urbano

— discriminação, agressão, assédio sexual, injúria, estupro ou assassinato compõem uma rede de violência exercida contra as pessoas que estão fora da ordem patriarcal de gênero, sejam mulheres ou pessoas fora da norma heterossexista, isto é, corpos abjetos. A normatização do corpo baseia-se em uma matriz de inteligibilidade, criando proibições no uso do espaço urbano

nitidamente perceptíveis por meio de práticas misóginas, homofóbicas ou racistas. Incorporar a abordagem de gênero nas questões urbanas implica a proposta de inserção do debate da violência e da importância, no marco dos direitos, do exercício pleno da cidadania (PIRES, F. L., 2016, p. 103).

(...)

A inserção da categoria gênero no direito à mobilidade fundamenta-se na existência de uma dimensão espacial em toda e qualquer relação social. É na cidade que se concretiza a realidade corpórea de seus habitantes. Gênero encontra-se não somente nos corpos, mas também nas relações sociais, que utilizam os elementos reais para se formarem — seja o espaço urbano, a linguagem ou o discurso —, permitindo entender as desigualdades nas cidades. Ao buscar a fundamentação nas teorias de gênero, problematiza-se de que modo as cidades criam normas para os corpos e como a mobilidade gerencia as possibilidades de acesso, circulação e uso do espaço urbano, também inserido em práticas discriminatórias de violência sentidas na materialidade dos corpos (PIRES, F. L., 2016, p. 107).

A mobilidade enquanto direito social deve ser considerada indispensável, inclusive para a concretização de outros direitos, como o direito à cidade, educação, saúde e lazer, sendo uma capacidade que pode ser influenciada por aspectos como sexo, renda, local de moradia, idade, identidade de gênero, gerando diferentes experiências na cidade.

2.1.3 Mobilidade e transportes no Rio de Janeiro

Em 03 de janeiro de 2012 foi sancionada a lei federal 12.587, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana no Brasil, sendo esta instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, e objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios.

A lei em questão atribuiu aos municípios a tarefa de planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, dentre outras obrigações, bem como obrigou os municípios com mais de 20.000 habitantes e em todos os demais que estejam obrigados à elaboração do plano diretor, a elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, com prazo inicial legal de 3 (três) anos a partir da vigência da Lei 12.587/2012 (art. 24 §3º). Porém, até a elaboração do presente texto, os municípios que integram a região metropolitana do Rio de Janeiro descumpriram o mandamento legal e não aprovaram o referido Plano, com exceção do município do Rio de Janeiro que aprovou com enorme atraso e após descumprir o calendário para tal por inúmeras vezes. O município de Niterói (pertencente a região metropolitana do Rio), divulgou um relatório final do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Niterói para o período de 2020-2030, porém não encontramos qualquer menção à legislação municipal estabelecendo o referido plano.

Em 2019 houve a publicação da Medida Provisória 906/2019, que posteriormente foi

aprovada pelo Senado em abril de 2020 e convertida na Lei 14.000/2020, estendendo o prazo – que terminaria em 2019 – para 12 de abril de 2022 para municípios com mais de 250 mil habitantes e para 12 de abril de 2023 para municípios entre 20 mil e 250 mil habitantes. Em julho de 2023 o governo federal publicou normativa que altera novamente o prazo para os municípios se enquadrarem nas diretrizes nacionais de mobilidade urbana através da Medida Provisória nº. 1.179/2023, em virtude do descumprimento do prazo pela maioria das cidades obrigadas. Atualmente, os prazos são 12 de abril de 2024 e 12 de abril de 2025, respectivamente.

O município do Rio de Janeiro, apesar de ser uma das maiores e mais importantes capitais do Brasil, publicou seu Plano de Mobilidade Urbana Sustentável apenas em 04 de abril de 2019, através do Decreto nº.45781 de 03 de abril de 2019, demonstrando a real importância que vem sendo dada ao assunto pelo município. No sítio eletrônico da prefeitura do município do Rio de Janeiro, consultado em janeiro/2020 constava menção à elaboração do plano, sua relevância e um cronograma de trabalhos com prazos de finalização e implementação expirados no mês de outubro de 2015.

Em pesquisa recente em nível mundial, denominada “*The Best and Worst Cities for Commuting*”¹, divulgada em 2018 pela instituição de pesquisa Expert Market e replicada por diversos canais midiáticos no Brasil², a cidade do Rio de Janeiro ficou classificada em último lugar dentre 74 cidades analisadas com população superior a 300.000 habitantes em 16 países ao redor do mundo em relação ao sistema de transporte. A pesquisa analisou dados como o tempo médio gasto no deslocamento diário, tempo médio de espera de um ônibus ou trem todos os dias, distância média da viagem de ida, porcentagem de passageiros que fazem ao menos uma baldeação como parte de uma única jornada, índice de custo de vida para calcular a porcentagem do custo médio mensal gasto do salário médio líquido em transporte, número médio de horas gastas em congestionamentos por 240 dias pendulares e chegou-se ao *ranking* que classificou o Rio como a pior das 74 cidades analisadas em relação ao transporte.

Tais fatos corroboram com a imagem que a população de modo geral tem em relação ao transporte no município do Rio de Janeiro e adjacências: um transporte caro, ineficiente, inseguro, que atende de maneira distinta as localidades da cidade, privilegia determinadas regiões em detrimento de outras, ausente ou com horários reduzidos em determinados horários e dias, congestionado, com longo tempo de espera, necessidade de baldeações que

¹ “As melhores e piores cidades para se locomover”. Tradução livre.

² O portal de notícias G1, por exemplo, noticiou a pesquisa com a seguinte chamada: “Rio tem o pior sistema de transportes entre 74 cidades do mundo, diz estudo”

podem gerar maior custo, desgaste, insegurança, etc. Todas essas experiências negativas são agravadas para as mulheres, que, além das preocupações rotineiras enfrentadas por ambos os sexos, podem vivenciar em maior escala preocupações e precauções em relação a sua integridade física, devido ao medo de sofrer assédio e/ou estupro.

2.2 Análise dos dados coletados

O questionário possuía campos para autopreenchimento e recebeu 51 respostas voluntárias e anônimas de discentes do GPDES a partir de meio eletrônico, coletadas no período compreendido entre 19 de novembro e 26 de dezembro de 2019. A maioria das perguntas eram fechadas e, quando abertas, eram diretas ou de curtas respostas, com exceção da última. Suas 37 perguntas foram divididas em duas seções: O primeiro bloco teve como objetivo estabelecer o perfil do respondente. Estas perguntas forneceram informações como idade, gênero, cor ou etnia, renda mensal familiar bruta, renda mensal pessoal bruta, cidade e bairro de residência, período cursado na graduação, turno em que estuda, existência de estágio ou emprego e ainda local e horário do estágio ou trabalho. O segundo bloco buscou identificar a relação de acesso cotidiano à universidade do(a) aluno(a)/ex-aluno(a), bem como os meios e formas de transporte utilizados e aspectos que envolviam a mobilidade urbana e uma possível rotina de cuidados em seus trajetos diários e a influência disso na vida acadêmica. Estas perguntas forneceram informações como os meios de transporte utilizados, o uso de baldeações nos deslocamentos diários que envolvessem a universidade, como são feitos esses deslocamentos, possíveis motivações ligadas a questões de segurança e mobilidade e ainda a possível ocorrência de o estudante deixar de participar de atividades acadêmicas devido a questões de mobilidade e/ou violência, etc.

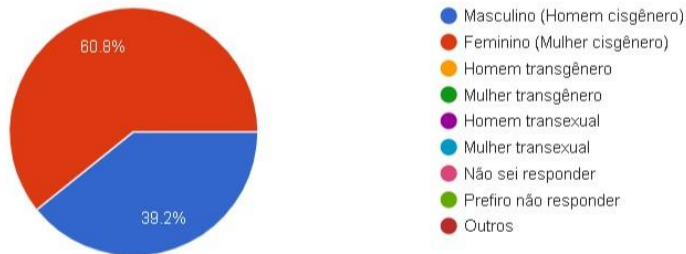
Das 51 respostas obtidas dos alunos do curso de Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social, 31 (60,8%) são de mulheres e 20 (39,2%) de homens. A maioria dos respondentes possui de 18 a 22 anos ou de 23 a 30 anos (47,1% e 41,2%, respectivamente). Por se tratar de um público respondente majoritariamente jovem e sem emprego formal, não foram analisadas questões que poderiam envolver o estudante trabalhador. Em relação à raça ou etnia, os respondentes se declararam 52,9% brancos, 29,4% pretos e 17,6% pardos. Em relação à renda familiar mensal bruta, mais de 60% dos alunos respondentes se enquadram dentro da faixa de 1 a 6 salários-mínimos mensais (33,3% com renda familiar bruta mensal de 1 a 3 salários-mínimos e 31,4% de 3 a 6 salários-mínimos). Já quando questionados sobre a própria renda mensal bruta, 94,1% dos alunos respondentes

estão entre a faixa de nenhuma renda até 3 salários-mínimos (33,3% não possui nenhuma renda, 33,3% possuem renda de até 1 salário mínimo e 27,5% possuem renda de 3 a 6 salários mínimos). Os dados supramencionados podem ser representados através dos seguintes gráficos:

Figura 1: Sobre o gênero e a cor ou etnia dos participantes

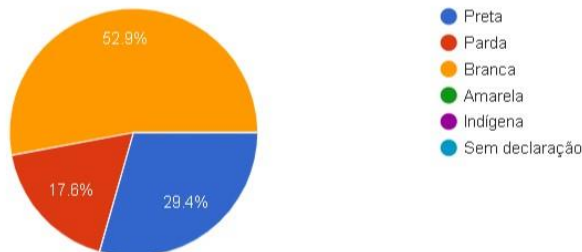
Com qual gênero você se identifica?

51 responses



Sua cor ou etnia é:

51 responses

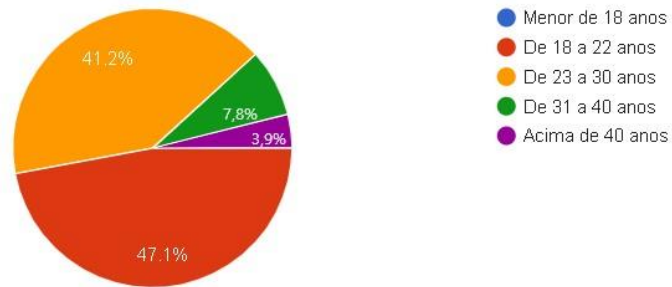


Fonte: elaboração própria da autora a partir dos dados coletados no questionário.

Figura 2: Idade dos participantes

Qual a sua idade?

51 responses

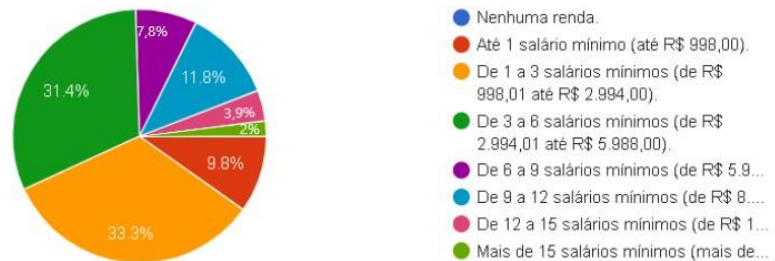


Fonte: elaboração própria da autora a partir dos dados coletados no questionário.

Figura 3 - Renda familiar bruta mensal e a renda mensal bruta do participante

Somando a sua renda com a renda das pessoas que moram com você, quanto é, aproximadamente, a renda familiar mensal bruta?

51 responses



Qual a sua renda mensal bruta, aproximadamente?

51 responses

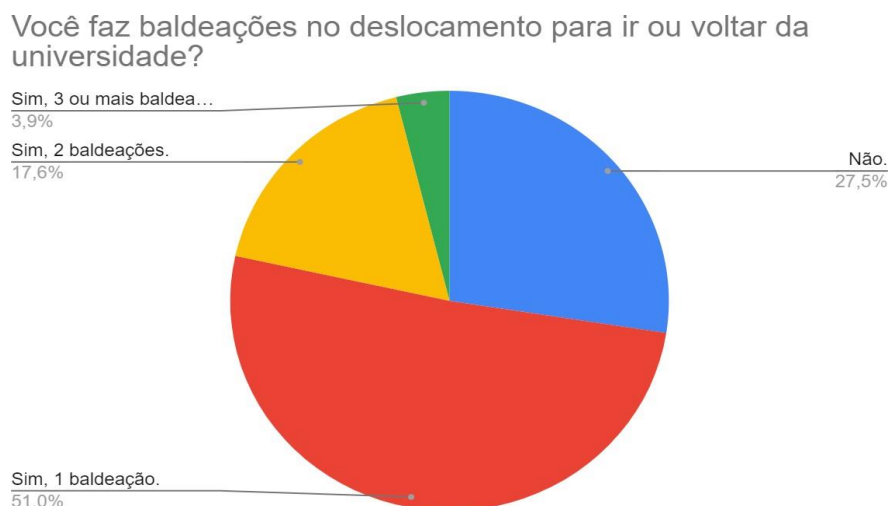


Fonte: elaboração própria da autora a partir dos dados coletados no questionário.

O conjunto das respostas ofereceu à pesquisa um bom mapeamento do perfil do estudante do GPDES no tocante ao deslocamento necessário para chegar à universidade, à sensação de segurança experimentada no campus e no trajeto a este e ao engajamento e participação em atividades acadêmicas. As respostas também permitiram agrupar os estudantes em perfis socioeconômicos diversos, facilitando a visualização de particularidades destes grupos em relação à mobilidade, segurança e participação.

De modo geral, o estudante do GPDES assim pode ser distribuído em relação ao deslocamento:

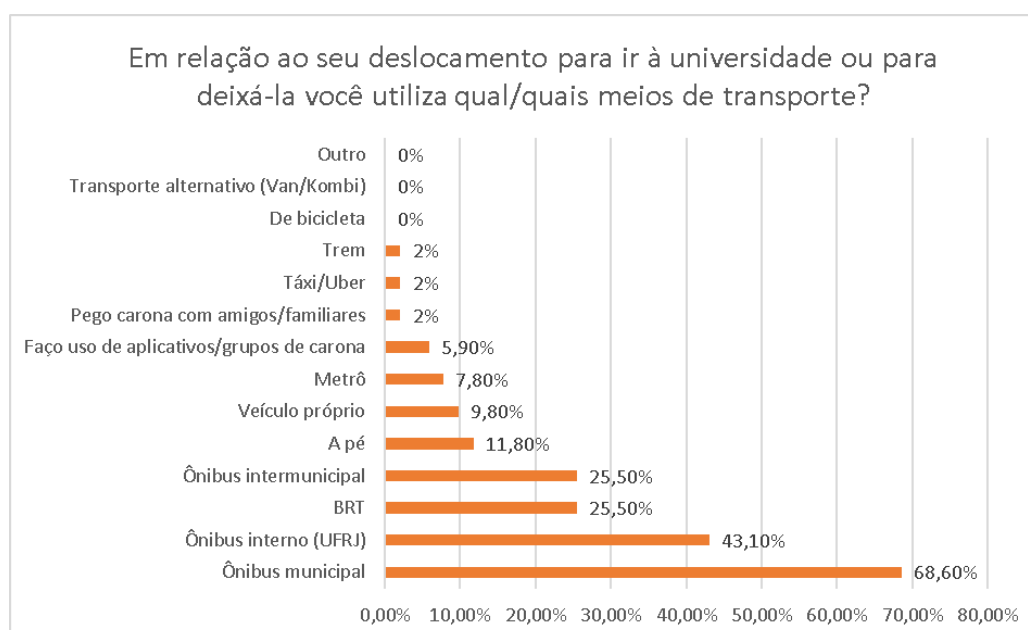
Figura 4: Número de baldeações dos respondentes



Fonte: elaboração própria da autora a partir dos dados coletados no questionário.

Segundo o gráfico acima, 72,5% dos alunos fazem ao menos uma baldeação, ou seja, trocam de condução ao menos uma vez para chegar ao campus do Fundão. 21,5% fazem de duas a três baldeações e 27,5% não fazem nenhuma troca de transporte no trajeto à universidade. Em uma região extensa e frequentemente congestionada como a região metropolitana do Rio de Janeiro, não é difícil supor que quanto mais baldeação o estudante precisa fazer, maior é o dispêndio de tempo, dinheiro ou até mesmo paciência. Em breve veremos como isso afeta o estudante do GPDES. Antes, vejamos os principais meios de transporte utilizados pelos respondentes (havia a possibilidade de marcar mais de uma opção e, por este motivo, os percentuais somam mais que 100%):

Figura 5 – Meios de transporte utilizados pelos participantes da pesquisa

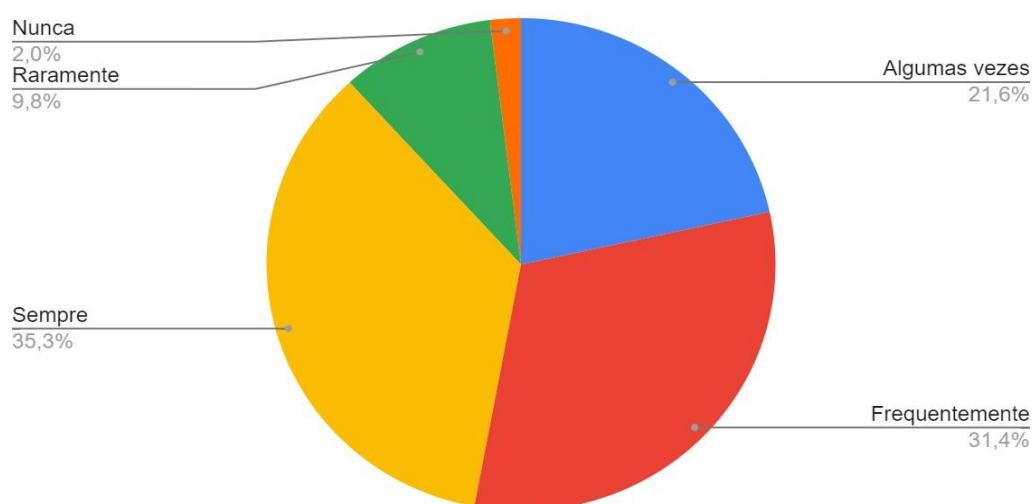


Fonte: elaboração própria da autora a partir dos dados coletados no questionário.

Verifica-se a dependência que o estudante tem do transporte rodoviário (ônibus e BRT³), tendo em vista ser este o único meio de transporte público a acessar a Cidade Universitária. As redes de trem, metrô e barcas não atendem a Ilha do Fundão e mesmo a rede de ônibus não integra a região metropolitana ao Fundão de forma satisfatória, o que explica o alto percentual de baldeação percebido na pesquisa. Viagens ativas (a pé ou de bicicleta) para acessar à cidade universitária não são comuns, pois o Fundão é uma ilha cercada por vias expressas: linha amarela e linha vermelha, cujos acessos são para trânsitos de veículos automotores.

A experiência de atravessar a cidade do Rio de Janeiro e mesmo sua região metropolitana ainda é afetada pela insegurança. Em relação ao campus da Ilha do Fundão, no qual a pesquisa foi aplicada, fatores como iluminação precária ou inexistente, baixo policiamento – considerando que se trata de área federal, na qual apenas circulam a segurança patrimonial da UFRJ e alguns veículos da Polícia Militar do Rio de Janeiro –, longa distância entre a maioria dos prédios da universidade, áreas descampadas e desertas, podem contribuir para a sensação de insegurança. O gráfico abaixo refere-se às precauções tomadas pelos alunos do GPDES com a própria segurança durante o deslocamento ao Fundão.

Figura 6 – Percentual de frequência em relação à tomada de precauções de
Nos seus deslocamentos durante o dia que incluem a universidade, com que frequência você se vê tendo precauç...



Fonte: elaboração própria da autora a partir dos dados coletados no questionário.

segurança

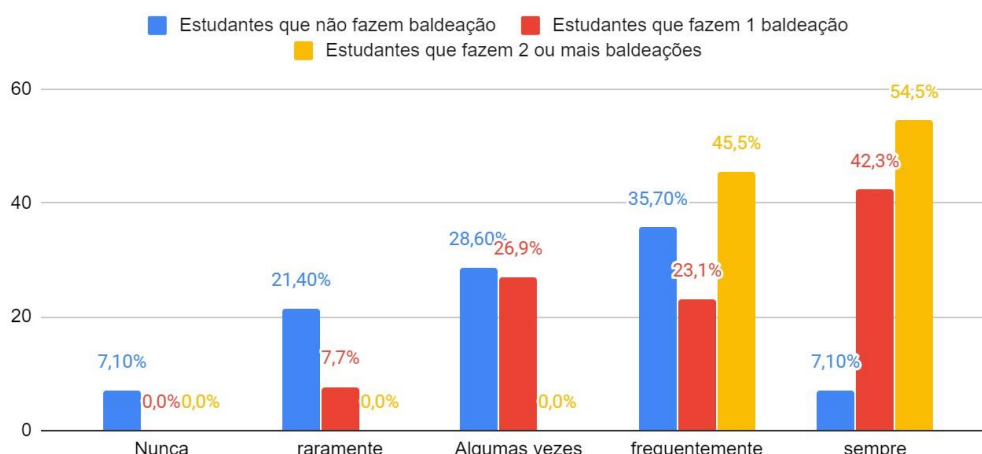
De acordo com o gráfico representado na figura 6, 66,7% dos estudantes tomam

³ BRT (do inglês “*Bus rapid transit*”) é um sistema de transporte coletivo do município do Rio de Janeiro de trânsito rápido. Atualmente está presente na zona norte e oeste do município.

precauções com segurança sempre ou frequentemente. Apenas 11,8% nunca ou raramente tomam precauções de segurança. Uma análise detalhada destes dados identifica quem são os alunos que estão nestes dois polos:

Figura 7: Precauções de segurança em relação ao número de baldeações feitas pelos participantes

Nos seus deslocamentos durante o dia que incluem a universidade, com que frequência você se vê tendo precauções de segurança?



Fonte: elaboração própria da autora a partir dos dados coletados no questionário.

A partir do gráfico acima, é possível perceber uma discrepância entre os alunos que fazem baldeações e os que não fazem, uma vez que nenhum aluno que faz uma ou mais baldeação respondeu que nunca ou raramente se vê tendo precauções de segurança, enquanto 28,5% dos alunos que não fazem baldeação responderam à mesma questão nunca ou raramente. A situação fica mais evidente para aqueles que fazem duas ou mais baldeações. Estes responderam em sua totalidade (100%) que se veem tendo precauções frequentemente (45,5%) ou sempre (54,5%). O gráfico acima considerou os dois gêneros respondentes. Com isso, temos as diferenças de percentuais abaixo apontadas ao analisar exclusivamente a quantidade de baldeações em relação a medidas de precaução de segurança:

Quadro 1: Percentual de respostas quanto a precauções de segurança de acordo com o número de baldeações

Pessoas que não fazem baldeação	Pessoas que fazem uma baldeação	Pessoas que fazem 2 ou mais baldeações
28,57% raramente ou nunca	7,69% raramente ou nunca	100% frequentemente ou sempre
28,57% algumas vezes	26,92% algumas vezes	
42,86% frequentemente ou sempre	65,39% frequentemente ou sempre	

Fonte: elaboração própria.

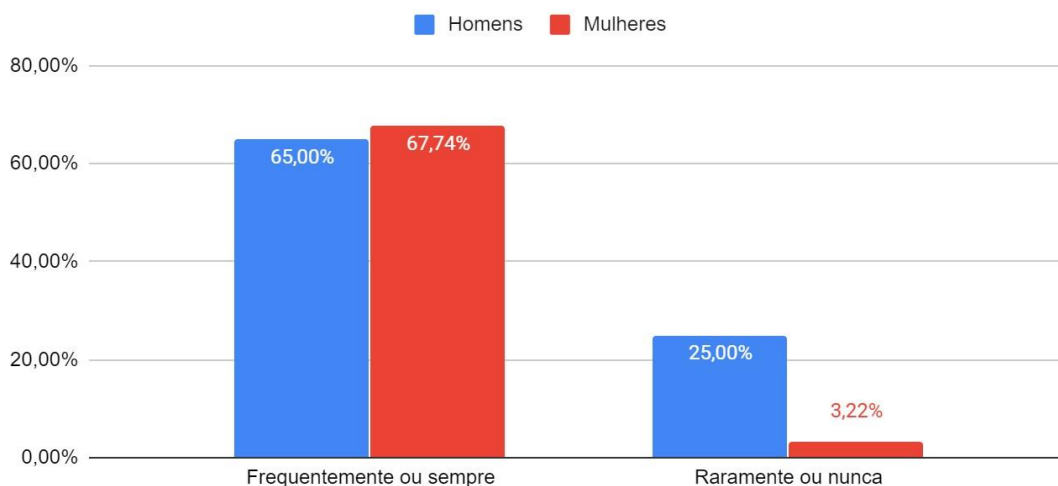
Podemos concluir que, considerando exclusivamente o fator número de baldeações, ao aumentar o número destas no deslocamento diário dos estudantes, crescem consideravelmente as precauções de segurança e, inversamente, o percentual de alunos que raramente ou nunca tomam precauções é reduzido.

Ao analisarmos a questão considerando o gênero dos participantes, encontramos semelhanças entre mulheres e homens, tendo em vista aqueles que responderam frequentemente ou sempre ter precauções de segurança, num total de 67,74% das mulheres contra 65% dos homens. Porém, há uma grande diferença entre aqueles que responderam que raramente ou nunca tomam precauções de segurança, já que apenas 3,22% das mulheres marcaram uma das duas alternativas, face a 25% dos homens. Ou seja, apesar de precauções de segurança fazerem parte do cotidiano da maioria dos alunos, sejam homens ou mulheres, é consideravelmente maior o percentual de homens que responderam não tomar nenhuma precaução contra um percentual ínfimo de mulheres que não demonstram preocupação em relação a sua própria segurança nos trajetos que envolvem a universidade. Uma possível causa seria o receio de sofrer algum tipo de abuso ou assédio ser maior por parte das mulheres, seja dentro de transporte público ou em local público de forma geral.

Pesquisa de opinião realizada pelo Instituto Patrícia Galvão e IPEC, em setembro de 2022, entrevistou 400 mulheres com 16 anos ou mais e, desta amostra, 45% afirmaram já ter tido o seu corpo tocado sem seu consentimento em local público, 32% passaram por situação de importunação/assédio sexual no transporte público e 21% responderam já terem sofrido tentativa ou abuso sexual. Já outra pesquisa realizada pelo Instituto Patrícia Galvão e Instituto Locomotiva, ouviu 1.081 brasileiras com 18 anos ou mais de todas as regiões do país em fevereiro de 2019, das quais 71% das entrevistadas responderam conhecer alguma mulher que já sofreu assédio sexual em espaço público, 46% não se sentem confiantes para usar meios de transporte sem sofrer assédio sexual e 97% responderam já terem sido vítimas de assédio em meios de transporte.

Figura 8: Percentual de homens e mulheres que responderam frequentemente/sempe ou raramente/nunca tomar precauções de segurança

Nos seus deslocamentos durante o dia que incluem a universidade, com que frequência você se vê tendo precauções de segurança?

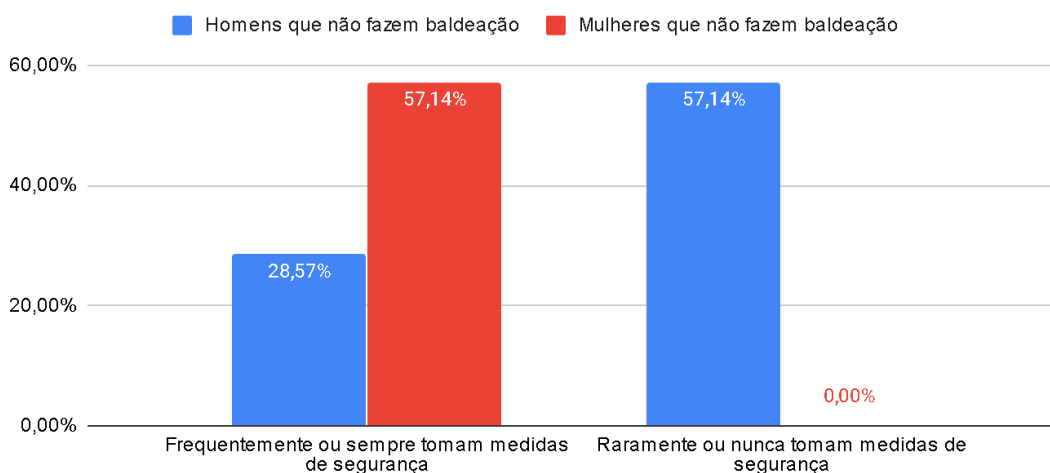


Fonte: elaboração própria da autora a partir dos dados coletados no questionário. Obs: 10% responderam outras opções, que não expusemos no gráfico para evidenciar o contraste das respostas extremas.

Ao examinar as respostas de homens e mulheres que não fazem nenhuma baldeação – que possivelmente, têm melhores condições de mobilidade e acesso à universidade em comparação àqueles que precisam fazer uma ou mais baldeações – encontrou-se o percentual de 0% de mulheres que responderam raramente ou nunca ter precauções de segurança, enquanto no grupo de homens o mesmo percentual analisado é de 25,00%. Tais respostas indicam que apesar de homens e mulheres estarem em condições semelhantes em relação à mobilidade, sendo esta facilitada pelo uso de um único meio de transporte, há uma evidente diferença no que tange a tomada ou não de posturas de precaução, vez que todas as mulheres responderam tomá-las. Com isto, podemos retomar a noção de corpos abjetos presente no trabalho de BUTLER (1993), uma vez que o corpo feminino experimentaria situações de precariedade e vulnerabilidades nesses espaços públicos em virtude de sua própria existência.

Figura 9: Percentual de mulheres e homens que não fazem baldeações e frequentemente/sempre ou raramente/nunca tomam medidas de precaução

Nos seus deslocamentos durante o dia que incluem a universidade, com que frequência você se vê tendo precauções de segurança?



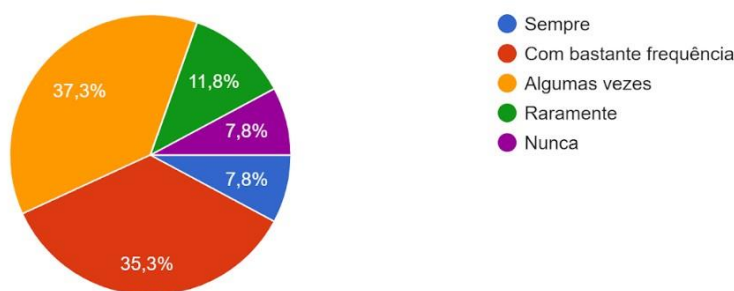
Fonte: elaboração própria da autora a partir dos dados coletados no questionário.

Passaremos agora para as respostas à pergunta sobre a participação nas atividades acadêmicas devido ao deslocamento.

Figura 10: percentuais de participantes que deixam de participar de atividades acadêmicas devido ao deslocamento

Você deixou de participar de alguma atividade ligada à universidade devido ao deslocamento que seria necessário?

51 respostas



Fonte: elaboração própria da autora a partir dos dados coletados no questionário.

Um total de 43,1% de alunos respondeu deixar de participar de atividades devido ao deslocamento sempre ou com bastante frequência, e 37,3% deixaram de participar algumas vezes. Sendo assim, 80,4% dos alunos responderam deixar de participar em algum momento das atividades ligadas à universidade devido ao deslocamento.

Ao esmiuçar as respostas pela perspectiva de gênero e pelo número de baldeações, obtivemos os seguintes percentuais: 41,93% das mulheres deixam de

participar das atividades por conta do deslocamento sempre ou com frequência. É interessante notar que, quando filtradas as respostas pelo número de baldeações, nenhuma mulher que não faça baldeação deixa de participar das atividades sempre ou com frequência por conta do deslocamento. Já 56,25% das mulheres que fazem uma baldeação sempre ou frequentemente deixam de participar das atividades e as que fazem duas ou mais baldeações perfazem 50% nesta opção de resposta.

Os alunos do gênero masculino somaram o percentual de 45% na opção de resposta nos quais deixaram de participar das atividades por conta do deslocamento com frequência. Quando filtrado pelo número de baldeações, o mesmo ocorreu em relação àqueles que não fazem baldeação, não tendo nenhum homem que não faça baldeação que deixe de participar das atividades. Enquanto 70% dos homens que fazem uma baldeação deixam de participar sempre ou com frequência e 66,6% dos homens que fazem duas ou mais baldeações deixam de participar sempre ou com frequência.

Quanto a escolha da opção “raramente deixa de participar por conta do deslocamento”, os percentuais de homens e mulheres são:

- 12,9% do total das mulheres que responderam ao questionário raramente deixam de participar por conta do deslocamento;
- 30% do total dos homens que responderam ao questionário raramente ou nunca deixam de participar por conta do deslocamento.

Ou seja, mais homens não se importam com o deslocamento. Grande parte destes homens que não se importam com o deslocamento são os que não fazem baldeações. Sendo assim, mesmo com o acesso facilitado por não haver necessidade de baldeações no deslocamento, é maior o percentual de homens que não deixa de ir às atividades ligadas à universidade. Isto pode estar relacionado à diferença de precauções em relação a segurança, de acordo com o gênero. Enquanto os homens responderam possuir preocupações com seus bens materiais, as mulheres, além da preocupação com seus objetos, possuem o receio em relação a possíveis violências ao seu próprio corpo, demonstrando, conforme as respostas descritivas ao questionário, preocupação com o lugar que se sentam, em não ficarem isoladas, preocupação com vestimenta, em não olhar para homens desconhecidos, etc.

Quando analisamos os que responderam raramente deixar de participar de acordo com o número de baldeações, temos os seguintes percentuais:

Quadro 2: Percentual de alunos que raramente deixam de participar de atividades ligadas à universidade de acordo com o número de baldeações e gênero do respondente

	Não fazem baldeação	Fazem 1 baldeação	Fazem 2 ou mais baldeações
MULHERES	28,56% das mulheres raramente deixam de participar por conta do deslocamento.	12,5% das mulheres raramente deixam de participar por conta do deslocamento.	Nenhuma mulher raramente ou nunca deixam de participar.
HOMENS	42,85% dos homens raramente ou nunca deixam de participar por conta do deslocamento.	20% dos homens raramente deixam de participar por conta do deslocamento.	33,3% dos homens raramente ou nunca deixam de participar.

Fonte: Elaboração própria.

Diante das respostas acima ficou demonstrado que quanto maior o número de baldeações, menor a porcentagem de mulheres e de homens que raramente deixam de participar por conta do deslocamento a atividades ligadas à universidade. Porém, há o indicativo de que as mulheres seriam mais prejudicadas, haja vista a discrepância nos percentuais comparativos entre homens e mulheres em relação ao deslocamento para as respostas aos mesmos questionamentos.

Um dos pontos que podem auxiliar na elucidação das diferenças percentuais acima apontadas são as respostas descritivas dadas por homens e mulheres quando questionados em relação a quais medidas de segurança tomam em seus deslocamentos diários. Enquanto os homens responderam como medidas apenas evitar o uso de celular, locais escuros e andar sozinho, as mulheres responderam evitar o uso de celular, andar sozinha, evitar andar sozinha por medo de assédio, evitar olhar para homens desconhecidos, precauções com as roupas a serem utilizadas em transportes públicos, andar no vagão feminino, precaução com o local em que se sentam, evitar lugares ao lado da janela e no fundo do coletivo, etc. Tais respostas reforçam a necessidade de serem desenvolvidas e/ou aperfeiçoadas políticas públicas com a finalidade de dar fim a cultura do assédio e do estupro presente em nossa sociedade. Ações como a implantação do vagão exclusivo para mulheres (“vagão rosa”) nos trens e metrô e regulamentada pelo Decreto Estadual 46.072/2017 – quando respeitadas pelos usuários e fiscalizada pelo poder público – ajudam a dirimir alguns dos transtornos enfrentados pelas mulheres dentro desses modais de transporte.

Não foi possível fazer uma análise mais detalhada e de um maior número de quesitos respondidos no questionário, porém esperamos conseguir avançar na pesquisa

e na análise das respostas em um trabalho futuro. Por este motivo, houve a apreensão de dados relativos apenas a algumas questões sobre deslocamento, medidas de precaução e a diferença obtida nas respostas entre homens e mulheres, e foram considerados possíveis aspectos influenciadores e de interesse para a pesquisa como o local de moradia, trabalho, renda, raça e idade.

3 CONCLUSÃO

Apesar de o presente trabalho ser parte de uma pesquisa de caráter exploratório e sem rigor estatístico, pudemos aferir, nas respostas coletadas através do questionário, indícios que demonstram uma discrepância em relação a aspectos ligados à mobilidade, o que pode gerar condições desiguais entre os alunos e, portanto, possibilidades distintas de vivências do ambiente acadêmico.

Conforme os dados colhidos, pudemos aferir que quanto maiores os impactos causados na mobilidade dos alunos, dificultando o acesso destes, seja por aumentar o número de baldeações ou pelo aumento do tempo de espera pelo transporte, valor deste e limitação de horários, dentre outros, maiores são os percentuais de alunos que tomam medidas de precauções em relação à segurança e que deixam de participar de atividades ligadas à universidade.

Quando acrescido o recorte de gênero, pudemos verificar que aumentam consideravelmente as medidas de precaução relacionadas à segurança, conforme aumenta o número de baldeações e que há uma diferença considerável nas medidas que são tomadas, vez que homens demonstraram, através de suas respostas descritivas ao questionário, preocuparem-se com bens materiais, enquanto as mulheres, além dos objetos, preocupam-se com sua integridade física. Deste modo, pudemos confirmar a hipótese levantada de que há aspectos sociais e culturais que diferenciam o comportamento e as estratégias adotadas por homens e mulheres e geram condições desiguais entre eles e elas

Diante dos dados coletados, das análises feitas e do recorte teórico proposto no presente trabalho, concluímos que apesar de as condições inadequadas de acesso ao direito à mobilidade e à cidade no Rio de Janeiro estarem formalmente presentes para homens e mulheres, estas últimas ainda sofrem em maior escala devido às condições desiguais de gênero experimentadas em uma sociedade desigual e patriarcal como a brasileira. Este texto não tem o condão de finalizar a pesquisa que se encontra em andamento e que, apesar da complexidade do tema, busca trazer materialidade e elucidar aspectos do cotidiano e as possíveis dificuldades do grupo estudado de mulheres universitárias.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei 10257** (Estatuto da Cidade). Brasília, Planalto. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm

BRASIL. **Lei 12587**. Brasília, Planalto. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

BRASIL. **Medida provisória no 1.179, de 07 de julho de 2023**. Diário Oficial da União. República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 07 jul.

BRASIL. **MPV 906**. Brasília, Planalto. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Mpv/mpv906.htm#art1

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2013. Disponível em <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf> Acesso em: 25 jan.2020.

BUTLER, J. **Bodies that matter: on the discursive limits of "sex"**. New York: Routledge, 1993.

CARTA **Mundial do Direito à Cidade**. Fórum Social das Américas – Quito – Julho 2004; Fórum Mundial Urbano – Barcelona – Setembro 2004; V Fórum Social Mundial – Porto Alegre – Janeiro 2005. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/709/709.pdf>>. Acesso em: 18 jul. 2019.

EXPERTMARKET. **Ranking Completo da Pesquisa**. The Best and Worst Cities for Commuting. Disponível em: <https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/assets.expertmarket.co.uk/wp-content/uploads/us/default/files/focus/Best%20and%20worst%20cities%20for%20commuting/The%20Best%20and%20Worst%20Cities%20for%20Commuting%20-%20Expert%20Market.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2023.

G1. **Rio tem o pior sistema de transportes entre 74 cidades do mundo, diz estudo**. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/rio-tem-o-pior-sistema-de-transportes-entre-74-cidades-do-mundo-diz-estudo.ghtml>. Acesso em: 18 dez. 2019.

HARVEY, David. **A liberdade das cidades** in. *Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2013, p.25-31.

INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO e INTELIGÊNCIA EM PESQUISA E CONSULTORIA ESTRATÉGICA-IPEC. **Percepções sobre controle, assédio e violência doméstica: vivências e práticas**. Brasil, 2022. Disponível em: https://agenciapatriciagalvao.org.br/wp-content/uploads/2022/09/2022_IPG_Ipec_Pesquisa-Percepcoes-sobre-controle-assedio-e-violenci-domestica-vivencis-e-praticas.pdf Acesso em: 12 ago. 2023

INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO e INSTITUTO LOCOMOTIVA. **Segurança das mulheres no transporte**. Brasil, 2019. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/seguranca-das-mulheres-no-transporte-instituto-patricia-galvao-locomotiva-2019/> e em <https://assets-dossies-ipg->

v2.nyc3.digitaloceanspaces.com/sites/5/2019/06/IPG_Locomotiva_2019_Segurani_das_mulheres_no_transporte.pdf> Acesso em: 12 ago. 2023

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, Renata Miranda. **Mulheres negras**: a relação de mobilidade urbano periférica com a permanência na educação superior. Revista da Defensoria Pública da União, Brasília, DF, n.12, p. 297-325, jan/dez. 2019.

MARICATO, 1996 in Nabil Bonduki (org.). **A luta pela reforma urbana no Brasil**. São Paulo: Casa da Cidade, 2018.

MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. **Decreto nº. 45.781 de 03 de abril de 2019**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2019/4579/45781/decreto-n-45781-2019-institui-o-plano-de-mobilidade-urbana-sustentavel-do-municipio-do-rio-de-janeiro-pmus-rio#:~:text=1%C2%BA%20Este%20Decreto%20institui%20o,Municipal%20de%20Mobilidade%20Urbana%20Sustent%C3%A1vel>. Acesso em: 13 ago. 2023.

PIRES, Fátima Lauria. **Discriminação na cidade**: a mobilidade como direito social. URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade, Campinas, SP, v. 8, n. 1, p. 95-120, dez. 2016.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA**. Edição. Distrito Federal: [s.n.]. 2013. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf. Acesso em: 13 ago. 2023.

PREFEITURA DE NITERÓI. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Niterói**. Niterói, 2020. Disponível em: [https://urbanismo.niteroi.rj.gov.br/anexos/PMUS/PMUS%20NITEROI%20-%20RELATORIO%20FINAL%20\(2\).pdf](https://urbanismo.niteroi.rj.gov.br/anexos/PMUS/PMUS%20NITEROI%20-%20RELATORIO%20FINAL%20(2).pdf) Acesso em: 12 ago. 2023.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro**. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/pmus/sobre>. Acesso em: 13 ago. 2023.

RIO DE JANEIRO. Decreto nº. 46.072 de 29 de agosto de 2017. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=348886>. Acesso em: 12 ago.2023.

SANTOS, Milton. **Por uma Outra Globalização**: do pensamento único à consciência universal. 22ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

WATTS, Julia e MACEY, JAMES. **The Best And Worst Cities For Commuting**. Express Market. Disponível em: <https://www.expertmarket.com/fleet-management/best-and-worst-cities-for-commuting>. Acesso em: 13 ago.2023.