



GT 16: Produção do espaço urbano numa perspectiva crítica

TECENDO A CIDADE: MOBILIDADE URBANA, GÊNERO E TRANSPORTE PÚBLICO NO RIO DE JANEIRO

Autor (01): ILAMA MUSACCHIO
Filiação institucional: UERJ
E-mail: Ilanamusacchio@hmail.com

RESUMO: O texto proposto discute a mobilidade urbana focando nos transportes públicos e na perspectiva de gênero, especialmente no contexto da cidade do Rio de Janeiro. Ele examina como os meios de transporte influenciam a configuração urbana e a circulação das mulheres na cidade. Dividido em três partes principais, aborda a relação entre mulheres e cidade moderna, a mobilidade urbana como um direito fundamental e os desafios enfrentados pelas mulheres ao se deslocarem nas cidades. Defende a criação de espaços urbanos inclusivos, seguros e diversificados em termos de gênero. Além disso, enfatiza a importância crucial do transporte público para garantir acesso equitativo a oportunidades de trabalho, bens culturais, serviços de saúde e educação, reconhecendo que políticas públicas ainda precisam avançar significativamente para atender plenamente às necessidades de mobilidade das mulheres.

Palavras-chave: Mulheres, Cidade, Mobilidade

1. INTRODUÇÃO

O trabalho proposto visa refletir sobre a mobilidade urbana, com foco especial nos transportes públicos e uma abordagem voltada para a questão de gênero. Ao analisar a circulação das mulheres na cidade atualmente, é importante considerar a influência dos meios de transporte na configuração da cidade do Rio de Janeiro. Eles desempenham um papel fundamental na urbanização de diferentes áreas, expandindo a malha urbana em diferentes sentidos.

A ideia surge de experiências pessoais que ao longo da vida me fizeram refletir sobre a importância de trabalhar a acessibilidade urbana para diferentes grupos sociais. Como mulher e usuária frequente de transportes públicos, percebo a relevância da mobilidade urbana e como a sociedade atual está restringindo esse direito das mulheres. No artigo, proponho temas que considero necessitem de maior destaque nos campos acadêmicos, como geografia, história, ciências sociais, arquitetura, entre outros. A geografia urbana oferece vastas oportunidades de estudo para compreender de forma abrangente a dinâmica das cidades.

Nesse sentido, é crucial abordar alguns pontos-chave para compreender a dinâmica entre mulher e cidade, mulher e transporte público, e transporte público e a cidade. Como a cidade do Rio de Janeiro é planejada para a circulação das mulheres? Qual é a relevância do transporte público na construção da cidade do Rio de Janeiro para as mulheres? O artigo é dividido em três segmentos para melhor desenvolvimento do assunto: "Relação entre as mulheres e a cidade moderna", "A mobilidade urbana como direito" e, por fim, "O deslocamento das mulheres nas cidades".

Há uma falta de pesquisa sobre a reflexão do funcionamento das áreas urbanas sob uma ótica feminina. Com o intuito de repensar a cidade produzida para os homens e as dificuldades da construção de um espaço seguro e inclusivo para o gênero feminino, é necessário preservar o entendimento sobre como as questões de gênero foram moldadas desde o início até a percepção ideológica do cotidiano nas grandes cidades, trazendo a cidade como um espaço diverso em termos de gênero, classe e sexualidade, fundamental para a socialização humana.

É essencial considerar a importância da mobilidade urbana como um direito da cidade, sendo um instrumento fundamental para oportunidades de trabalho, acesso a bens culturais,

serviços de saúde e educação (BARBOSA, 2006). Entre as lutas para alcançar uma mobilidade plena para as mulheres, a utilização dos meios de transporte é um ponto crucial, uma vez que as políticas públicas e pesquisas relacionadas a esse assunto indicam que o Estado está ciente do problema, mas medidas urgentes ainda são necessárias para sua resolução, pois as atuais ainda estão longe de serem suficientes.

A ideia vem a partir de experiências pessoais que ao longo da vida me fizeram refletir sobre a importância de trabalhar sobre acessibilidade urbanas para diferentes ciclos sociais, como mulher e frequentadora de transportes públicos, me deparo com a importância da mobilidade urbana e quanto a sociedade atual vem retirando esse direito das mulheres. Propôs no artigos tópicos que destacam para mim assuntos que necessitam maior relevância nos campos acadêmicos, da geografia, mas em diversas outras áreas, como na história, ciências sociais, arquitetura, entre outros. A geografia urbana tem muito a oferecer como opção de estudos para compreender a dinâmica de forma ampla das cidades.

2. A CONSTRUÇÃO CULTURAL DO GÊNERO E A HEGEMONIA MASCULINA NA SOCIEDADE.

O debate de gênero que envolve a geografia, como abordado por Joseli Silva, necessita de uma profunda discussão teórica e metodológica para sua construção. Embora o tema esteja sendo explorado continuamente na atualidade, seja na discussão sobre sexualidade, classe e gênero na televisão e na internet, na geografia ele ainda se mantém como um tabu para os pesquisadores que se aventuram a se aprofundar nas complexas questões desse assunto. Para pensar o gênero, é necessário considerá-lo como um conceito e, ao mesmo tempo, como uma representação, ou seja, uma construção social permanentemente renovada e diferenciada espacial e temporalmente (SILVA, 2007).

No âmbito da cultura, a concepção da construção social do sujeito, desde o nascimento até a vida adulta, é marcada pela inserção de normas esperadas para a manutenção da hegemonia masculina dentro da sociedade patriarcal. Nessa sociedade, os comportamentos esperados para o atores femininos e masculino desenham os possíveis cenários para conduta da sobrevivência dos seres humanos, no caso da mulher se torna mais evidente. A própria significação da diferença anatômica dos corpos, designados como machos e fêmeas, é uma construção cultural,

resultante das representações que se constroem a partir do corpo (BUTLER, 2003). Dessa forma, o conceito atravessa uma multiplicidade de transformações em suas causas e consequências, que se refletem no cotidiano. O espaço é uma reflexão das disputas sociais, sejam culturais, de gênero, classe, sexo, entre outras, e seus agentes modeladores contribuem para sua retroalimentação hegemônica.

[...] a ideia de que o gênero é construído sugere um certo determinismo de significados do gênero, inscritos em corpos anatomicamente diferenciados, sendo esses corpos compreendidos como recipientes passivos de uma lei cultural inexorável. Quando a 'cultura' relevante que 'constrói' o gênero é compreendida nos termos dessa lei ou conjunto de leis, tem-se a impressão de que o gênero é tão determinado e tão fixo quanto na formulação de que a biologia é o destino. Nesse caso, não a biologia, mas a cultura se torna o destino. (BUTLER, 2003, p.26)

Nesse sentido, estudar o gênero feminino atravessa as questões sociais, políticas e sexuais. Antes de se aprofundar sobre o urbano e as possibilidades que a mobilidade dentro da cidade traz para a população, é necessário considerar o lugar da mulher desde os primórdios: suas limitações, preconceitos, silenciamentos e a trajetória construída por essa classe social. Essas questões estão entrelaçadas com as demandas que foram conquistadas e as que ainda precisam ser alcançadas. Os trabalhos acadêmicos que abordam o assunto podem contribuir significativamente para essa discussão, no sentido mais amplo do conceito.

3. A URBANIZAÇÃO MODERNA E O PAPEL DAS MULHERES.

Quando pensamos em cidade, imaginamos um espaço urbanizado, estruturado, de socialização e oportunidades de emprego, com uma variedade significativa de transportes públicos e uma grande diversidade de pessoas. No entanto, essa estrutura atual passaram por várias mudanças não apenas físicas, mas também sociais, culturais e políticas, refletindo um ciclo de desenvolvimento socioespacial que remonta desde o início da urbanização. Logo, as cidades são como espaços onde pessoas de diferentes classes e perfis se misturam, levando em consideração a característica de serem locais transitáveis e em constante transformação. (HARVEY, 2014).

A temática da urbanização aborda questões específicas relacionadas aos fluxos que ocorrem nas grandes metrópoles em diferentes escalas de existência. No entanto, é essencial reconsiderar o papel da dimensão social nesses movimentos, especialmente no contexto deste trabalho, com foco no gênero. Nesse sentido a cidade é transpassada de formas diferentes, concretizando a impossibilidade de separar as relações sociais, culturas e o espaço que nelas são manifestados, onde muitas vezes penetram as grandes cidades transcendendo e a modificando em um espaço de existência.

A Joceli Maria Santo, apresenta as dificuldades para pesquisar sobre esses temas, porém, ressalva a sua importância para reconstrução da geografia.

Importante dizer, portanto, que o estudo de grupos sociais invisibilizados é bastante árduo, na medida em que eles não possuem, em geral, registros documentais facilmente detectáveis, acessíveis e intercambiáveis. Os acervos e arquivos não registram e resguardam as histórias de vida dessas pessoas, e nem mesmo os bancos de dados estatísticos estão organizados de forma a facilitar a realização de investigação centradas na produção de suas expressões. (SILVA, J. M, 2009, p.103)

Para compreender o papel das mulheres nesse processo, é fundamental entender como as cidades modernas foi planejada e para quem foi projetada. A trajetória de crescimento da cidade revela estudos que foram silenciados ao longo do tempo. Este artigo não tem a intenção de traçar um panorama histórico da evolução urbana das cidades, mas sim de reconhecer que, ao longo desse processo, diversas narrativas foram suprimidas, incluindo as das mulheres, que contribuíram significativamente para a construção física, histórica e cultural do espaço urbano. Isso é crucial para entender como diferentes classes sociais percebem o meio urbano.

As limitações de acesso aos espaços urbanos podem assumir várias formas, como a falta de transporte adequado, a precarização dos serviços, a baixa renda e a falta de oportunidades. No entanto, no contexto de gênero, isso frequentemente se manifesta em situações de assédio que as mulheres enfrentam regularmente. Pensar a lógica urbana para esse método de estudo específico é refletir sobre o espaço como não sendo comum a todos, visto que há determinados corpos que são preparados socialmente para circular nas cidades de forma a manter sua

sobrevivência. Para quem é a cidade e por quem ela é criada, como o papel das mulheres é experimentado ao longo de toda evolução urbana.

Para essa concepção, o livro 'Cidade Feminista' (2021) da autora Leslie Kern é indispensável para entender de forma mais palpável a realidade das mulheres nas cidades. É uma oportunidade para reflexão sobre as dificuldades de locomoção das gestantes, as oportunidades de emprego, a utilização de banheiros públicos, o perigo da socialização, o medo de ficar sozinhas e os assédios, seja em público, nos transportes coletivos, à noite, em bares ou festas. A busca pelo direito à cidade, no caso das mulheres, perpassa por várias questões. A autora aponta:

Como mulher, minhas experiências urbanas cotidianas estão profundamente ligadas ao gênero. Minha identidade de gênero molda como eu me movo pela cidade, como vivo meu cotidiano e as opções que estão disponíveis para mim. Meu gênero é mais que meu corpo, mas meu corpo é o lugar da experiência, onde minha identidade, história e os espaços em que vivi se encontram, interagem e se escrevem na minha carne. (...) Estas não são apenas questões pessoais. Elas começam a entender por que e como as cidades mantem as mulheres em seu lugar. (KERN, L., 2021, p.21-22)

No campo do debate sobre gênero é possível pensar o lugar das mulheres na cidade, segundo Kern (2021) devido a isso os meios urbanos foram modelados para homens brancos, héteros e fisicamente aptos. As funções que majoritariamente mulheres ocupam para sociedade, como os espaços designados a elas estão apenas na esfera privada, dentro de suas casas, na esfera urbana, as mulheres tendem ecoar a questão do assédio ao transitar nas ruas ou em transportes públicos, sendo limitadas a circulação a horários específicos e evitando constantemente alguns espaços que não são bem-vindas.

A reflexão permite ir além, como, por exemplo, nos papéis das mulheres camelôs nas cidades, onde a relação notória de gênero, que atravessa a informalidade, se junta com suas obrigações familiares impostas pela sociedade. Além disso, as moradias ocupadas por mulheres dentro de espaços considerados informais são locais de sobrevivência e resistência dentro das periferias e favelas. Como mostra Fischer “No entanto, poucos historiadores integram a história da informalidade em narrativas mais amplas de formação do Estado, desenvolvimento econômico, liberalismo, democracia ou gênero.” (FISCHRE, 2023) Acredita-se que essas

prerrogativas podem e devem ser trabalhadas dentro dos estudos urbanos, não apenas de uma visão meramente histórica, mas sim de gênero.

A vinculação entre cidade e mulheres permite um conjunto de conteúdos que podem e devem ser abordados dentro da geografia, com infinitas possibilidades de interpretações sobre como as cidades são percebidas a partir da perspectiva feminina. Entrando mais a fundo na questão do Rio de Janeiro, proponho aqui um aprofundamento no sentido dos transportes públicos, mobilidade urbana e mulheres. Assim, acolhe-se a ideia da necessidade dos meios públicos de locomoção como peça fundamental para transitar nos espaços, não apenas da cidade, mas também das periferias, centros e metrópoles.

4. A MOBILIDADE URBANA COMO DIREITO.

O Estado atua como um agente de promoção do tecido urbano de forma complexa e variável, tanto no tempo quanto no espaço, refletindo a dinâmica da sociedade da qual é parte constituinte. Apesar do papel fundamental do Estado em atender às necessidades e possibilidades sociais, é importante afirmar que os agentes sociais não se separam, sendo elementos fundamentais da sociedade e do seu movimento. Dessa forma, o Estado torna-se uma arena onde diferentes interesses e conflitos se enfrentam. (Lobato, 2014). Portanto, o Estado concentra-se nos interesses do capital, seja industrial, imobiliário ou bancário, promovendo o desenvolvimento das cidades e influenciando a distribuição das classes sociais.

A mobilidade, como direito à cidade, e a circulação, como infraestrutura de transporte, são fundamentais para a existência de um tecido urbano complexo e dinâmico, adaptando-se às particularidades dos lugares urbanos. Com isso as adversidades ocorridas no deslocamento humano no espaço vão muito além das atribuições dadas ao Estado. Segundo Marcos Timóteo Rodrigues de Souza:

O problema da mobilidade populacional e da acessibilidade as localidades centrais não reside apenas nas questões relacionadas ao planejamento dos transportes públicos, tais fenômenos estão intimamente ligados a diversos tipos de problemas. O desemprego, problemas habitacionais, desigualdades educacionais e de lazer, gênero e faixa etária são alguns dos elementos que contribuem para a falta de acesso aos diversos ambientes urbanos. (Souza, 2005, p.128)

Para compreender a mobilidade urbana como agente significativo da construção do tecido urbano, é necessário compreender a diferença entre circulação e mobilidade. Conforme mencionado por Barbosa (2006), essa distinção é vista como tanto conceitual quanto material, sendo a mobilidade urbana um direito urbano fundamental e chave para as exigências de transformação da metrópole. Portanto, ao considerar as modificações das estruturas sociais presentes, é crucial compreender as diversas formas de mobilidade disponíveis para os agentes que circulam nesses espaços. A mobilidade se torna um direito à cidade que só é realizado através da possibilidade de circulação por ela.

A imagem de que o Rio de Janeiro é um lugar de contrastes tem sido uma constante na cidade ao longo do tempo. Conforme assinalado por Abreu (2022), a importância dos transportes coletivos para a expansão da cidade e consequente transformação da malha urbana surge de uma demanda preexistente. Inicialmente, os bondes atendiam à classe de maior poder aquisitivo, enquanto os trens serviam ao subúrbio e à população de baixa renda. Ambos fazem parte das infraestruturas que moldam uma nova configuração da cidade, marcada por segregação geográfica e social, determinando os espaços nos quais cada classe social pode circular, além de simbolizar a necessidade da classe trabalhadora.

Com o passar dos anos, as estruturas viárias têm ganhado cada vez mais relevância para a evolução urbana da circulação na cidade no âmbito econômico, segundo Barbosa:

A infraestrutura de circulação tornou-se, especialmente a de transportes, um recurso fundamental para produção/realização do empreendimento econômicos. O transporte ferroviário, imediatamente depois, o rodoviário constituíram as mediações para a operação de fluxos urbanos e bens, serviços e bens de trabalho. (BARBOSA, 2006, p. 189)

Os agentes que moldam a produção do espaço atendem às necessidades geradas pelo capitalismo, com o Estado inserido no contexto econômico, social e político. Logo, Maurício de Abreu (2022) reporta que o papel do Estado é impor os desejos da classe dominante e resolver conflitos das classes mais pobres, perpetuando benefícios para o mesmo grupo com maior concentração de capital. A segregação espacial é um reflexo significativo da realidade produzida pela dinâmica fundamental do acesso à terra, onde a população pobre é deslocada

para as favelas e a região das baixadas do Rio de Janeiro. Isso agrava a questão da mobilidade urbana, intensificando o contraste entre o centro e as periferias, e destaca a importância fundamental dos transportes públicos.

O processo de reflexão sobre a importância da mobilidade, corporal inclusa, envolve entender quais corpos têm acesso aos espaços urbanos e quais políticas limitam esse acesso (Barbosa, 2006). A luta para estar presente em todos os espaços, sejam eles públicos ou privados, é essencial como forma de resistência. Para as mulheres, poder transitar pelos espaços é um direito que foi negado por muitos anos, baseado no princípio de que seus lugares estavam restritos às esferas privadas, dentro de suas casas. O medo do assédio físico e psicológico persiste ao longo dos anos, apesar do aumento das liberdades e oportunidades de circulação ganhamos.

5. A INSTABILIDADE DAS MULHERES NOS TRANSPORTES PÚBLICOS.

O Estado precisa equilibrar dinâmicas dentro de sua função reguladora e distributiva, especialmente para grupos como as mulheres, que frequentemente enfrentam obstáculos significativos para garantir seus direitos. Os transportes públicos, por exemplo, tornaram-se ambientes hostis, onde o medo de estar sozinha e de poder exercer um direito essencial para a existência urbana é constantemente ameaçado pela presença de homens que utilizam esses transportes sem esses receios. Como aponta Kern, como as cidades os transporte públicos são feitos e criados para os homens.

Ainda é incrivelmente difícil para mulheres sozinhas ocuparem espaço. Pense na diferença de linguagem corporal e a postura de uma mulher no metrô em relação ao onipresente “homem esparramado” que se senta e abre as pernas de tal modo que ocupa mais de um assento ou força os que estão a sua volta a se encolherem. As mulheres são ensinadas a não ocupar espaço, principalmente de modo individual. (KERN, L., 2021, p.133)

A insegurança das mulheres dentro do transporte público está cada vez mais ganhando maior visibilidade. Em São Paulo, foi realizada uma pesquisa pela "Viver em São Paulo: Mulheres", para descobrir quais locais as mulheres se sentem mais inseguras, e durante cinco anos consecutivos, o transporte público aparece em primeiro lugar. No caso do Rio de Janeiro,

conforme lançado pela Prefeitura do Rio em 2023, a 3ª edição do relatório Mapa da Mulher Carioca revela que, em 2022, 810 mulheres foram vítimas de importunação sexual, 30 de assédio sexual e 20 de importunação ofensiva ao pudor nos transportes do município do Rio, conforme dados do Instituto de Segurança Pública (ISP).

Gráfico 1: Pesquisa pela "Viver em São Paulo: Mulheres", sobre importunação sexual

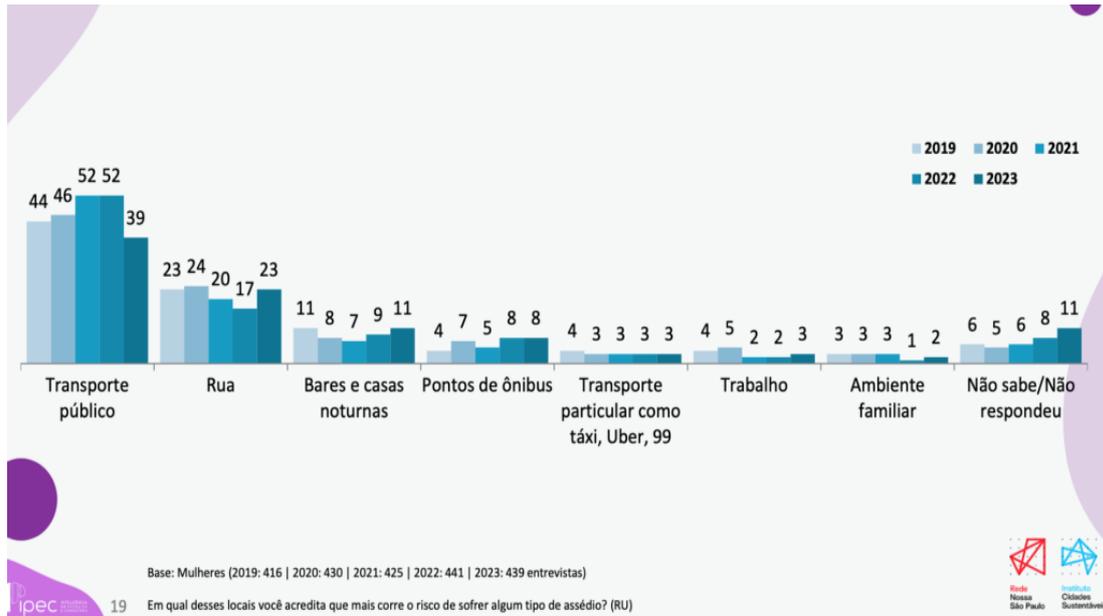


Imagem: Rede Nossa São Paulo/Reprodução

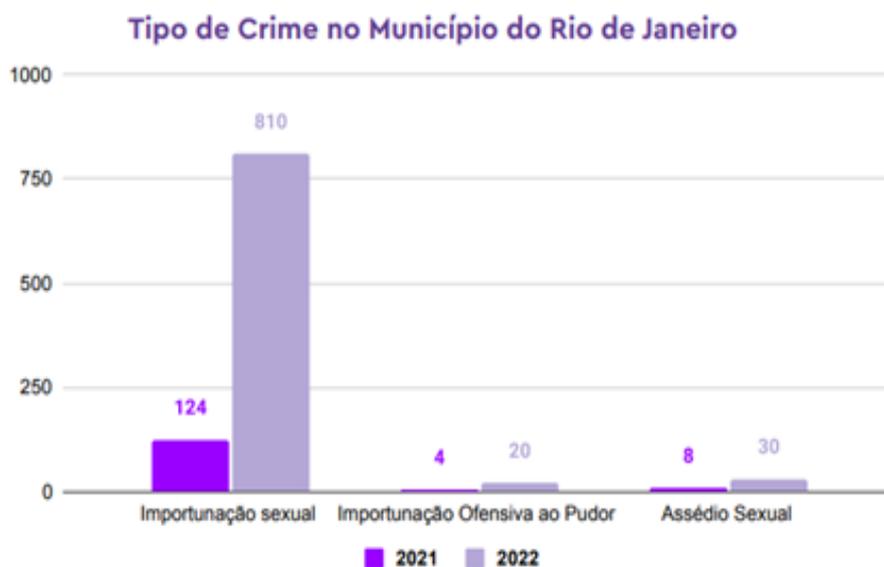
Algumas políticas públicas foram implementadas pelo Estado com o objetivo de melhorar a convivência das mulheres nos transportes públicos na cidade do Rio de Janeiro. Uma das principais políticas públicas é a Lei 7.269/2022, que institui o Programa de Combate ao Assédio Sexual no Transporte Coletivo. Este programa visa coibir possíveis assediadores através de campanhas contra o assédio, incentivos à denúncia e a ampliação da conscientização sobre a gravidade do problema, baseada nos dados alcançados pelo programa.

Outra lei que envolve diretamente a circulação feminina é a Lei 4.373/06, criada em 2006, que determina a destinação de vagões exclusivos para mulheres pelas empresas do sistema ferroviário e metroviário no Estado do Rio de Janeiro, nos horários entre 6h e 9h e 17h e 20h. Recentemente, o atual prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, sancionou a Lei nº 8.278/2024, que estabelece vagões exclusivos para mulheres no VLT (Veículo Leve sobre Trilhos). Ambas as leis têm como objetivo proteger as mulheres de possíveis assédios, principalmente nos horários de pico, quando os transportes estão lotados.

No Rio de Janeiro, a visibilidade da questão das mulheres cariocas surge também da iniciativa da Secretaria Especial de Políticas e Promoção da Mulher, com o projeto Mapa da Mulher Carioca, criado em 2021. Atualmente, o projeto está em sua terceira edição e possui uma relevância significativa devido à magnitude dos dados sobre educação, saúde, trabalho, moradia, entre outras informações sobre as condições de vida das mulheres. A partir desses programas, entre outros, é possível identificar onde estão as demandas, as diferenças de classe e raça, e suas necessidades espaciais, refletindo diretamente nas políticas públicas sobre mobilidade urbana.

Na última edição do Mapa da Mulher Carioca, em 2023, foram divulgados dados sobre a situação das mulheres em relação à mobilidade urbana no Rio de Janeiro, apontando a gravidade da situação a partir de suas especificidades. Foram incluídos o perfil das vítimas de importunação sexual e assédio sexual no transporte, a diferença de raça e cor nos anos de 2021 e 2022, a idade das vítimas, a relação entre a vítima e o autor do crime e o local da ocorrência no Rio de Janeiro, além de apontar o tempo médio de deslocamento das mulheres na região metropolitana. A maioria dos dados foi extraída do Instituto de Segurança Pública, mas também há informações de aplicativos de mobilidade urbana como serviço, MOVIT.

Gráfico 2: Perfil de Vítima (Importunação e Assédio no transporte)



Fonte: ISP 2021-2022

Torna-se claro, a partir da observação do Gráfico 2 acima, que houve um aumento significativo em um curto período, de 2021 para 2022, de casos de importunação sexual no transporte no município do Rio de Janeiro. Esses dados apontam a seriedade em relação ao assunto em questão, destacando o impacto negativo que tais incidentes têm sobre a segurança e o bem-estar das mulheres cariocas. A crescente frequência dessas ocorrências pode levar a um aumento no medo e na insegurança, afetando diretamente a liberdade de circulação e o acesso ao transporte público por parte das mulheres. É crucial que as autoridades e a sociedade como um todo tomem ações decisivas para garantir que o transporte público seja um espaço seguro e acessível para todas as pessoas, especialmente para as mulheres que, muitas vezes, são as principais vítimas desse tipo de violência.

A percepção das urgências nas necessidades de demandas relacionadas ao gênero e ao transporte público pelo Estado do Rio de Janeiro fica evidente através das constantes leis e políticas públicas que o Estado tem implementado. No entanto, as medidas adotadas ainda não são consideradas satisfatórias para garantir tranquilidade no cotidiano urbano das mulheres, revelando uma demanda muito mais complexa. Estudos e pesquisas destacam cada vez mais a necessidade de políticas públicas eficazes para abordar essa questão. Partindo do pressuposto de que se trata de uma falha estrutural, medidas apenas paliativas não abordam a raiz do problema.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

É crucial não apenas discutir essa problemática no contexto da pesquisa acadêmica, mas também nos espaços públicos, como ruas, praças e lares. A geografia desempenha um papel essencial na compreensão desses fenômenos, pois considerar os agentes urbanos que moldam esses espaços é fundamental para entender a escala espacial. Conforme destacado por Correa (2017), é a partir dessa escala que se revelam as marcas e padrões das ações humanas que compõem a complexidade da espacialidade, envolvendo distintos propósitos, meios e sentidos. Perceber o papel do Estado também é crucial, bem como compreender sua vinculação com os outros agentes que moldam o meio urbano, para assim identificar os autores sociais que consomem o espaço veementemente, além dos próprios agentes modeladores do espaço a sociedade igualmente o percebe e o exaure.

A partir das medidas públicas que o Estado tem implementado, reconhece-se a existência de um problema que precisa ser abordado de forma abrangente. A questão da mobilidade urbana para as mulheres é crucial; pensar no funcionamento dos transportes públicos para este grupo é fundamental para compreender todo o processo de segregação de gênero no espaço geográfico. O objetivo do artigo não é apenas destacar a urgência dessa demanda, mas também trazer à tona as possíveis repercussões que esse dilema tem na vida das mulheres, portanto as possíveis soluções para mediar a situação.

Os direitos das mulheres nas esferas urbanas sempre foram uma questão central para diversos movimentos sociais femininos. Reitero que as medidas implementadas são um sinal de alerta, mas é crucial que sejam bem executadas. A fiscalização das políticas públicas precisa ser constante, assim como o diálogo com os grupos beneficiados por essas políticas, e a identificação das medidas que poderiam surtir mais efeito tanto a curto quanto a longo prazo. Além disso, são necessárias campanhas constantes de conscientização para buscar melhorias no cenário urbano. É um caminho longo em direção ao reconhecimento da importância do acesso à cidade para todos, porém é indispensável para avançar cada vez mais nas cidades.

REFERENCIAS

ABREU, Maurício de. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. 2 ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO; Zahar, 1988.

Assédio no transporte e sobrecarga de trabalho: pesquisa mostra como é ser mulher em São Paulo. Brasil de Fato, 2023. Disponível em : <https://www.brasildefato.com.br/2023/03/07/assedio-no-transporte-e-sobrecarga-de-trabalho-pesquisa-mostra-como-e-ser-mulher-em-sao-paulo>. Acessado em 28 de junho de 2024.

BARBOSA, J. L. (2014). **A mobilidade urbana como expressão do Direito à Metrópole**. In E. Limonad & E. Castro (Org.), *Um novo planejamento para um novo Brasil?* (pp. 43-56). Rio de Janeiro: Letra Capital.

BUTLER, J. Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade. Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CARLOS, Ana Fani A. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. . São Paulo: Contexto. . Acesso em: 28 jun. 2024.

Em vigor: Lei de combate ao assédio nos transportes públicos completa dois anos no Rio. Câmara municipal do Rio de Janeiro, 2024. Disponível em : <https://www.camara.rio/comunicacao/noticias/2027-em-vigor-lei-de-combate-ao-assedio-nos-transportes-publicos-completa-dois-anos-no-rio>. Acessado em 28 de junho de 2024.

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

KERN, Leslie. **Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens**. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021. Tradução de: Thereza Roque da Motta.

CORRÊA, Roberto. L. **Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão**. In: CARLOS, Ana F. A.; SOUZA, Marcelo L. de; SPOSITO, Maria E. B. (Org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2014, p.41-51.

SILVA, Joseli Maria. **Geografias Subversivas: discursos sobre espaço, gênero e sexualidades**. Ponta Grossa: Todapalavra, 2009.

SILVA, J. **Gênero e sexualidade na análise do espaço urbano**. Geosul, Florianópolis, v. 22, n. 44, p 117-134, jul./dez. 2007.

SOUZA, Marcos T. R. **Mobilidade e Acessibilidade no Espaço Urbano**. Sociedade & Natureza. Uberlândia, v. 17 n. 33, p 119 – 129, dez. 2005.

_____. **Mapa da Mulher Carioca 2023**. 3. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Especial de Políticas e Promoção da Mulher.

_____. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: Um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2017.