

# Cooperativa De Crédito, Impacto Social Para Melhorias No Transporte Urbano Como Promoção Da Igualdade De Gênero

Ilton Garcia Costa  
Ana Clara Vasques Gimenez  
Paulo Henrique Freitas

---

## Resumo:

O artigo analisa o impacto normativo nas cooperativas de crédito em comunidades para reduzir vulnerabilidades de gênero na mobilidade urbana. Aborda a interseccionalidade da violência de gênero e a função social da economia, destacando o papel dos grupos vulneráveis e a responsabilidade do poder público. Baseado na pesquisa elaborada pelo Comitê Jovem do Sicredi identificou a insegurança e o tempo perdido por mulheres no transporte público. A falta de políticas eficazes, como ônibus adicionais nos horários de pico, afeta diretamente os usuários, ignorando necessidades específicas. Propõe-se intervenções através de projetos sociais e legislações para melhorar a mobilidade urbana e reduzir vulnerabilidades de gênero.

**Palavras-chave:** Vulnerabilidades de gênero; Mobilidade urbana; Transporte Público Coletivo; Cooperativas; Políticas Públicas.

---

Date of Submission: 24-09-2024

Date of Acceptance: 04-10-2024

---

## I. 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.

Não raro, as violências se verificam em diversos exemplos do cotidiano feminino brasileiro, principalmente com relação às liberdades suprimidas, como tópicos relacionados à mobilidade urbana e a problemática no deslocamento pelas cidades, como a oferta reduzida de transporte público, agravando a vulnerabilidade e a gerando insegurança.

O desequilíbrio entre ordem normativa estabelecida no Brasil e as desigualdades de gênero verificadas possibilitam uma interpretação de ineficácia dessas normas, proliferando a fragilidade política, escancarando os cenários de dominação patriarcal, e socioeconômicas com a correspondente exploração dos menos afortunados.

A partir de uma pesquisa empírica desenvolvida no âmbito do 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.

A pesquisa se utilizou de instrumentos tecnológicos para metrificar a distância percorrida pelos usuários dos ônibus circulares no município e mapeando referido trajeto em aplicativo adequado para comprovar efetivamente a necessidade real.

Na mesma oportunidade, o estudo realizado pelo Comitê Jovem observou a pouca luminosidade nos pontos de embarque e desembarque, além da distância e penumbra do terminal circular que, embora no centro da cidade, se localiza em uma antiga estação de trem.

De acordo com o Instituto Patrícia Galvão (Locomotiva, 2023), o número de mulheres negras (57%) em comparação às não-negras (45%) é alarmante quanto à sensação de insegurança no deslocamento dentro do transporte público, em decorrência da ausência de políticas públicas para a mobilidade das mulheres e de experiências pessoais de situações de assédio, estupro e assalto.

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? O artigo será dividido em três seções, aplicando-se o método utilizado é o hipotético-dedutivo. Primeiramente, a seção abordará o panorama acerca das relações de gênero e respectivas vulnerabilidades no âmbito do deslocamento nas cidades e, especificamente, no município de Assis/SP, direcionando ao transporte público urbano; a segunda seção relaciona a igualdade de gênero e a mobilidade como objetivos e metas da agenda 2030 da Organização das Nações Unidas; e, a terceira seção, por fim, dispõe de estratégias a partir da conscientização do impacto social e dinâmica sustentável do desenvolvimento humano proporcionado com a atuação das cooperativas de crédito nas comunidades como agentes atenuantes das vulnerabilidades de gênero na mobilidade, chamando a atenção do Poder Público para o descumprimento da legislação.

## **II. Interferência Das Relações De Gênero Nas Políticas De Mobilidade Urbana**

A democracia é a propulsora dos direitos e garantias fundamentais descritos em uma ordem jurídica de determinada nação, cujos efeitos geram resultados positivos quando asseguram condições materiais básicas de vida (Müller, 2002, p. 567-607), além de destacar a necessidade de a vida em comunidade seguir diretrizes básicas para o convívio adequado.

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), posteriormente, sistematizado em 1989 por Kimberlé Crenshaw.

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 categorias como a da “mulher”, ou seja, um arquétipo de mulher branca, ocidental, heterossexual, burguesa e cristã (Mogrovejo, 2022), que representam vozes disseminadas pelo poder heterocêntrico e a configuração social embasada na sexualidade, como mulheres objeto de contemplação e utilidade, não sujeitos de direito.

As hierarquias visualizadas são a causa da desigualdade social, visto que determinadas pessoas teriam mais valor em detrimento de outras por uma série de qualidades pré-determinadas por indivíduos que se mantêm justamente na ala superior, produzindo vulnerabilidades de ponta, cenário bem retratado no ambiente das pequenas cidades interioranas traduzidas como “exclusão da população em relação a políticas e serviços públicos” (Torossian; Rivero, 2012, p. 57). Melhor dizendo: mulheres desconhecem seus direitos. Não só pela acessibilidade, mas, muitas vezes, por imposições sociais e culturais de determinados grupos que se consideram superiores, noção que direciona para o verdadeiro acesso a serviços e políticas públicas (Torossian; Rivero, 2012, p. 57).

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.

Tora-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 km<sup>2</sup> (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 nº 12.587 de 2012, versa 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.

A insegurança e desigualdade de gênero reside na falta de preocupação com a implementação de serviços de transporte de qualidade e eficiente para os municípios, em especial às mulheres, a maior consumidora destes meios de locomoção, melhor dizendo, na ausência de políticas públicas de mobilidade urbana que garantam o deslocamento no período de tempo razoável e de baixo custo aos seus tomadores, proporcionando segurança diante das experiências pessoais das mulheres, tendo em vista inclusive os dados coletados pelo Instituto Patrícia Galvão, no qual as participantes (88%) afirmaram conhecer alguém que já passou por situações de assédio, estupro ou assalto.

Considerando a ótica da perspectiva de gênero, recai sob as mulheres um maior número de responsabilidades, como os cuidados com outros seres humanos e afazeres domésticos, um entendimento enviesado nos costumes sociais.

Não nos surpreende o fato de as mulheres se encontrarem, historicamente, dependentes de terceiros, quando não para sua suposta autorização para fazer ou deixar de fazer, também para o mínimo, como a liberdade de locomoção, enquanto se responsabilizam pelo cuidado de todos, conforme mandam os costumes. Nesse contexto verificado pelo estudo de caso do Comitê Jovem do Sicredi, estão à mercê dos sistemas de transporte existentes, deparando-se com diversos problemas, como a violência de gênero no transporte público instituída pelo vago número de ônibus circulares que prejudicam o tempo adequado de locomoção em uma cidade com possibilidade clara de maior celeridade. Assim, têm violado o direito ao transporte, conforme mencionado, constitucionalmente assegurado no artigo 6º, *caput*, da Constituição Federal.

De acordo com as análises de Madalozzo, Martins e Shiratori (2010, p.9), as mulheres trabalham o dobro de horas por dia, comparadas aos homens, com a variável “número de filhos”, esse tempo aumenta consideravelmente, independentemente de estarem ou não participando do mercado de trabalho.

Ao observarmos ambos os estudos, compreendemos que o tempo de locomoção interfere diretamente na qualidade de vida das mulheres, as quais teriam menos disponibilidade para seus cuidados pessoais, ainda mais com a lista de prioridades que a elas se impõe. Há, portanto, uma obrigação dos poderes públicos estaduais e municipais de promover medidas e estratégias para a redução das desigualdades de gênero e dos meios que impedem o exercício pleno de suas garantias de direitos e liberdades básicas, com objetivo de proporcionar uma sociedade livre, justa e solidária, com a garantia de direitos e liberdades básicas (Costa; Duarte, 2021, p. 450).

É por meio do feminino que se traduz o maior significado de vida e criação, no mesmo sentido está o fundamento da dignidade da pessoa humana, artigo 1º, inciso III, da Constituição Federal, cuja interpretação depende de uma avaliação crítica e focada nas necessidades de um público certo e determinado para resultados mais efetivos.

Não obstante, pretende-se apresentar uma abordagem sob a perspectiva da interseccionalidade e internacionalização dos direitos humanos com apoio do constitucionalismo global, refletindo acerca do papel das pessoas jurídicas, especialmente as cooperativas de crédito e sua influência para a implementação de políticas públicas socioambientais.

### **III. Adesão À Agenda 2030 Como Mecanismo Para Redução Das Vulnerabilidades**

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, forcem 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.

Passamos a avaliar nossos investimentos voluntários do Programa Petrobras Socioambiental utilizando a metodologia SROI (Social Return on Investment) – e sua variante de Análise Custo-Benefício (ACB). Ela converte em valores monetários a transformação ambiental, social e econômica decorrente da implementação dos projetos. Dessa forma, o retorno social do investimento passa a ser quantificado monetariamente conforme o

impacto percebido pelas partes interessadas. Sendo assim, o SROI informa exatamente qual foi o resultado do projeto, quais os principais beneficiados e como esse benefício ocorreu (Monteiro, 2022, s. p.).

A globalização se verifica por meio da interferência nos Estados nacionais, especialmente nos temas que envolvam sua soberania, processos legislativos, identidade e cultura (Ulrich Beck, 2002), como exemplo o artigo 4º da Constituição Federal que dispõe acerca da internacionalização, ainda que haja a ressalva da soberania, bem como o advento da Emenda Constitucional nº 45 de 2004 que trata do processo legislativo de incorporação dos tratados internacionais e sua natureza jurídica quando no ordenamento jurídico nacional.

Neste viés, surgem as preocupações com o sentimento de comunidade, com questionamentos comuns sobre a manutenção de laços de solidariedade moral, comunidade política que garanta direitos individuais e comunitários mínimos em cada nação, identidade nacional que não prejudique a diversidade e, o mais relevante, promovendo a confiança e solidariedade (Kymlicka, 2007).

É com base nestas afirmações, objetivos e metas que se observa a integração econômica e seu impacto no desenvolvimento humano, considerando a filosofia capitalista que embasa e molda a economia mundial, cujas normas do liberalismo regulam as negociações mundiais. O que naturalmente não se sustenta sem a existência das desigualdades.

Entretanto, o desequilíbrio ambiental e a expressiva vulnerabilidade que assola todas as comunidades a nível global, tendo em vista o número de refugiados em todos os Estados e a crise econômica resultante dos conflitos armados entre nações, demanda uma nova perspectiva comercial para melhora dessa mesma economia, cujos princípios do comunitarismo colaboram para a quebra de paradigma e integração e aplicação do ordenamento jurídico internacional.

Do mesmo modo, que haja a cooperação social, empenho público e participação política geral, ou seja, de indivíduos, administração pública e empresários, em busca do bem comum para uma vida em comunidade de qualidade, através da flexibilização do conceito de soberania, cuja regulamentação seja capaz de adesão global, e como esclarece Canotilho, não anulará o constitucionalismo nacional.

Tentemos aceitar as sugestões do chamado constitucionalismo global. O que é que ele nos propõe? Quais são os seus princípios e as suas regras? De forma sintética, os traços caracterizadores desse novo paradigma emergente são os seguintes: (1) alicerçamento do sistema jurídico-político internacional não apenas no clássico paradigma das relações horizontais entre estados (paradigma hobbesiano/westfaliano, na tradição ocidental), mas no novo paradigma centralizado nas relações entre Estado/povo (as populações dos próprios estados); (2) emergência de um jus cogens internacional materialmente informado por valores, princípios e regras universais progressivamente plasmados em declarações e documentos internacionais ; (3) tendencial elevação da dignidade humana a pressuposto ineliminável de todos os constitucionalismos. Esse paradigma emergente, que alguns pretendem designar como constitucionalismo global, não está ainda em condições de neutralizar o constitucionalismo nacional (Canotilho, 1998, p. 1217-1218).

As mudanças sociais decorrentes do processo de globalização têm implicações na vida humana, em sua cultura, suas relações que se tornaram voláteis e temporárias, cenários de empresas multinacionais que ganham mais poder e domínio em países subdesenvolvidos, os quais precisam de sua internalização como alternativa de melhora da economia, geração de trabalho e renda. Ao passo que estes governos se socorrem de políticas públicas e tributárias atraentes, contribuindo para o agravamento das desigualdades sociais, ainda mais quando há o envolvimento das práticas de corrupção.

O poder manifesta-se como força e potencial financeiro e econômico, em lugar da força militar e da linguagem do militarismo. Mas a lógica continua a mesma. É a boa e velha *Wille zur Macht*, ou vontade de poder, quer assumo o disfarce de Friedrich Nietzsche ou de Karl Marx. A questão não é se você tem uma *Weltanschauung* identificável, uma identidade forte ou uma ideologia importante, mas quanto poder você tem. Compro, logo existo. (Bauman; Donskis, 2013, p.60)

As ciências humanas caminham para auxiliar no desenvolvimento dos direitos humanos de todos, aproveitando-se a multiculturalidade para o crescimento sustentável e celebrando a diversidade, não como segregação, tendo em consideração a interferência da Comissão Interamericana de Direitos Humanos – CIDH e suas respectivas cortes de justiça como determinantes para proteção dos direitos humanos nos Estados nacionais (Miranda; Azevedo, 2016, p. 428).

Ao que se observa da proteção ao direito das mulheres e sua internacionalização, como efeito da globalização, tem-se que é:

A partir de um sistema de proteção internacional do direito das mulheres, a globalização influencia o direito interno, com a criação e a transformação das normas jurídicas, pois os Estados passam a cumprir os tratados internacionais ratificados e a criar leis para coibir e prevenir a violência de gênero, garantindo proteção aos direitos humanos das mulheres (Miranda; Azeredo, 2016, p. 428)

Em âmbito nacional, a Constituição Federal em seu artigo 5º aborda o princípio da igualdade, dispondo que todos são iguais perante a lei, seja formal ou materialmente. Na mesma orientação tem-se a Declaração Universal dos Direitos Humanos, que reafirma a liberdade e igualdade em dignidade e direitos, progredindo o

espírito de fraternidade (artigo 1º), e estabelecendo que todo ser humano tem capacidade para gozar os direitos e as liberdades estabelecidos na Declaração, sem distinção de qualquer espécie, inclusive de sexo (artigo 2º) (1948).

Com isso compreendeu-se que violar os direitos das mulheres, em todas as cearas, 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).

A sistematização das normas de direitos das mulheres não promove unicamente a igualdade de gênero e os direitos humanos, mas desempenha papel fundamental para o avanço do desenvolvimento sustentável em todas as esferas da federação, destacando-se a municipal, isto é, mais sustentabilidade econômica, social e ambiental.

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, como dito anteriormente, a tenham acentuado significativamente (Pires; Silva, 2017, p. 56). Contudo, esse contexto não exime a sociedade, menos ainda a globalização, de desenvolver projetos e implementar metas que posterguem e 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 ressaltaram ser possível consolidar um caminho de desenvolvimento sustentável (Nações Unidas, 2019).

A Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (Rio+20), realizada em 2012, no Rio de Janeiro, embasou a criação das metas a serem alcançadas até 2030 com vistas ao desenvolvimento sustentável, por meio da “Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável”, resultado da reunião de líderes mundiais de 150 países, enfatizando que o progresso envolve critérios ambientais, sociais e econômicos, abordando a pobreza, mobilidade urbana, equidade, trabalho decente, clima e outros.

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, respectivamente, incluindo-se a melhoria dos sistemas de transporte, com destaque às necessidades das mulheres em situação de vulnerabilidade, (ODS 11.2).

Possível, outrossim, 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, cujo alinhamento viabiliza uma sociedade mais próspera financeira e economicamente, considerando que a independência financeira é crucial para os exercícios dos direitos e liberdades das mulheres, as quais se fortalecem e migram do cenário de violência e exclusão (Estratégia ODS, 2023), o qual se atinge também com o transporte público de qualidade.

Relevante observar que, embora o Brasil tenha firmado o pacto em 2015, somente em 2019 houve a inclusão no ordenamento jurídico nacional da Agenda 2030, afastando e atrasando o país com relação ao desenvolvimento sustentável (Superior Tribunal de Justiça, 2023).

Existem múltiplos aspectos que reconhecem a distância do Brasil ao alcance das metas contidas na Agenda 2030, paradoxo agravado com relação aos municípios, os quais seriam os maiores beneficiários e os que têm maior dificuldade para execução de tais objetivos.

É certa a existência de um caminho a ser percorrido e metas atingidas, e será nessa perspectiva que a união de esforços entre o poder público e pessoas jurídicas de direito privado, como as cooperativas, deverão atuar para minimizar as desigualdades e cumprir os objetivos, focando na municipalidade.

#### **IV. O Papel Das Cooperativas De Crédito Nas Comunidades Locais Para Desenvolvimento Social Através Da Mitigação Das Vulnerabilidades De Gênero No Transporte Público Coletivo**

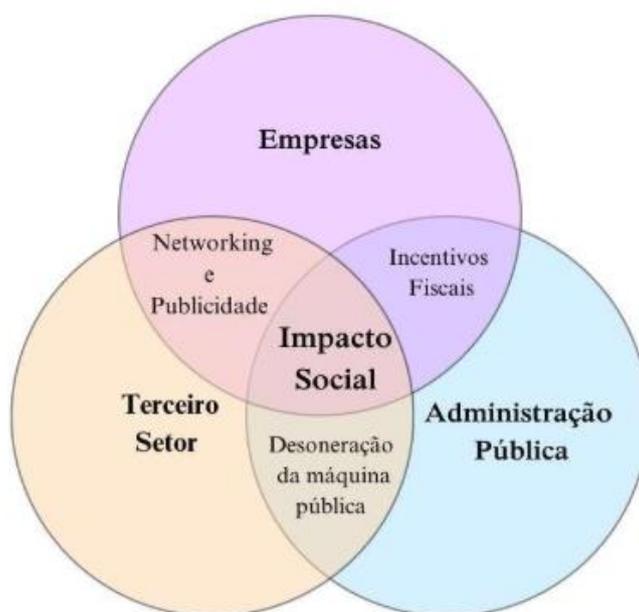
A atuação da Fundação Sicredi como disseminadora da cultura cooperativista, por intermédio do Comitê Jovem, um programa de extensão que auxilia no desenvolvimento da comunidade local em que as agências do Sistema Cooperativo Sicredi estejam localizadas, promove a reunião de associados para o desenvolvimento de projetos sociais que gerem impacto positivos no ambiente que estão inseridos, com intenção de desenvolvimento econômico-social, educação financeira para sustentabilidade socioeconômica e igualdade de rendimentos para uma sociedade mais justa e igualitária, 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. (Sicredi, 2023)

O sistema cooperativo de crédito estabelecido pelo Sicredi vislumbra o desenvolvimento social dos cidadãos a partir da atuação nas comunidades e em ciclos menores, com uma atuação direcionada a indivíduos determinados, posteriormente, gerando um impacto significativo a longo prazo.

A redução das desigualdades de gênero, que ocasionam as vulnerabilidades de certos grupos, está diretamente relacionada com o crescimento sustentável disseminado no discurso da Organização das Nações Unidas quando compartilhou aos países signatários os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, bem como com as práticas de ESG- Environmental, Social & Governance adotadas por empresas e Poder Público.

Com o modelo de protocooperação entre as empresas, como cooperativas, entidades do terceiro setor ou cidadãos e o Poder Público, podem ser atingidas as metas discriminadas nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, resultando em efetividade de direito das minorias e vulneráveis.



(Fonte: Schaurich, Gimenez, Alonso, 2023, p. 19)

Nesta ótica, o ODS 11.2 pretende melhorar a segurança rodoviária ampliando os transportes públicos, com atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade como mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. É a partir disso que se busca um planejamento urbano com mobilidade sustentável em conjunto com o compromisso firmado pela administração pública municipal em facilitar o acesso ao transporte público coletivo, economizando recursos naturais e proporcionando melhor qualidade de vida aos munícipes.

Adequar as disposições das metas da Agenda 2030 às realidades de cada país é crucial para efetivá-las, considerando os recursos humanos, tecnológicos e naturais dispendidos para a tarefa.

Até 2030, melhorar a segurança viária e o acesso à cidade por meio de sistemas de mobilidade urbana mais sustentáveis, inclusivos, eficientes e justos, priorizando o transporte público de massa e o transporte ativo, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, como aquelas com deficiência e com mobilidade reduzida, mulheres, crianças e pessoas idosas (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2023).

As mulheres têm sua vulnerabilidade destacada nas cidades no que se refere à mobilidade urbana e os transportes coletivos, cuja previsão na ODS 11.2 como prioridade o atendimento das pessoas em situação de vulnerabilidade, especialmente as mulheres, baseia as pesquisas desempenhadas por entidades do terceiro setor e pelas empresas privadas, bem como as cooperativas de crédito, que compreendem a urgência na promoção de políticas públicas que promovam inclusão.

Pesquisa desempenhada no âmbito do Comitê Jovem do Sicredi, em parceria com as agências localizadas no município de Assis/SP, verificou 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
<b>13,23 km</b>	<b>108 m</b>
Tempo de movimentação	Potência média
<b>38:49</b>	<b>258 W</b>

(Fonte: pesquisa empírica desenvolvida pelo Comitê Jovem do Sicredi e replicada pela autora)

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.

É nesse contexto que se verifica o desenvolvimento sustentável como uma 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.

Tendo em vista as condições e necessidades básicas humanas a que se sujeitam os munícipes, moradores e visitantes, de Assis/SP permanecem semelhantes àquelas que motivaram o ato do executivo no ano de 2021, 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 (dezesete horas) e 19h (dezenove horas), para redução do tempo de deslocamento dos beneficiários.

Nesse viés, entende-se que políticas públicas são o conjunto de programas e ações criadas pelos governos para alcançar a garantia de direitos fundamentais, assim o direito fundamental social ao transporte das mulheres pode e deve ser alcançado por meio de políticas públicas específicas sobre a temática (Scarmanhã; Costa, 2018).

A elaboração de políticas públicas de transporte público que viabilizem o transporte público respeitando as peculiaridades da mobilidade feminina, em análise a partir de reflexos da globalização e internacionalização é possível como estratégia para o desenvolvimento sustentável, bem como a elaboração de leis e decretos municipais.

Com a promulgação da Constituição cidadã construindo uma nova forma de Estado e política, todo o ordenamento jurídico posterior – bem como os anteriores que respeitassem a constitucionalidade material – se compromete a concretizar a justiça social, compreendendo a existência de um sistema interconectado de normas, em diversos níveis (municipal, estadual, federal e internacional).

O acesso dos serviços públicos deverá ser garantido sem discriminação a todos, com qualidade e eficiência, atendendo às necessidades da população, sua prestação é uma das principais funções do Estado, desempenhando um papel crucial na promoção e desenvolvimento econômico-social.

Definir estratégias que possibilitem mais equidade, como um “processo de desenvolvimento numa abordagem ampla, integrando considerações econômicas, sociais e políticas” (Sen, 2000, p. 23) e a “expansão das liberdades reais que as pessoas desfrutam” (Sen, 2000, p. 17), são preocupações a serem consideradas para analisar o grau das vulnerabilidades de gênero – na mobilidade urbana – para criação de serviços públicos eficazes.

O desenvolvimento social se fundamenta, assim, no crescimento orientado, seja pela legalidade, isto é, pela imposição legal que regula os atos administrativos, ou como alternativa de impulsionamento das relações econômicas, todas como promoção da democracia em seu aspecto amplo e inclusivo, para supressão das desigualdades sociais.

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, tendo em vista que haverá menos sujeição das mulheres às violências sexuais, proporcionando mais momentos de qualidade com suas famílias, garantindo tempo para estudos e desenvolvimento pessoal. A oferta de uma infraestrutura que envolva policiamento e iluminação nas linhas de ônibus, bem como o acréscimo de mais linhas e ônibus circulares para que cheguem ao seu destino com celeridade e conforto.

A inclusão de outra linha de ônibus circular para reduzir o tempo de espera e lotação não seria medida nova no âmbito do município de Assis/SP, visto que o Decreto nº 8.377, de 2021, previa esta possibilidade.

O constante desenvolvimento humano é natural para a convivência em sociedade, de modo que a ciência jurídica se torna responsável pelos questionamentos das vulnerabilidades existentes e a responsabilidade dos atores integrantes da comunidade na sua regressão, prevenção e redução, quando não remediação.

Ademais, a atuação ativa das cooperativas de crédito com seus respectivos comitês, engajados com as metas empenhadas no ODS 11 – transporte de qualidade –, assim como quaisquer cidadãos interessados, são possíveis de replicação nas comunidades onde se inserem promovendo a sugestão legislativa que adequa as políticas públicas às necessidades do local, considerando os parâmetros observados, quais sejam: i) município de médio porte com 100.000 a 130.000 habitantes; ii) decreto executivo que implemente o transporte público coletivo.

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 efetivas, através da mitigação das vulnerabilidades de gênero na mobilidade urbana é incluir meninas e mulheres, resultado da escuta ativa das cidadãs que escolhem seus representantes eleitos para sanar as lacunas que impedem o exercício de seus direitos e garantias mínimos.

## **V. Conclusão**

Os serviços públicos acabam por espelhar o individualismo exacerbado de pessoas com necessidade de alta produtividade em busca de resultados impossíveis para sanar os próprios desejos incompreendidos e irracionais.

É considerando esta nova forma de sociedade, que se coaduna com a globalização, e nações cuja soberania não resguarda a interferência de outras culturas por meio da tecnologia, que os governantes e empresas multinacionais pretendem conscientizar os indivíduos sobre direitos universais mínimos para o convívio em comunidade.

A partir da elaboração e adesão dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, pretende-se a implementação de políticas públicas que reduzam e melhorem as desigualdades sociais e vulnerabilidades que assolam principalmente o direito das mulheres.

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.

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, o que em larga escala promove a proteção também do meio ambiente.

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. Nesse aspecto que se verifica a relevância do papel das empresas, como das cooperativas de crédito com comitês que atuem inseridos nas comunidades. em analisar as lacunas que perpetuem vulnerabilidades, transformando-as em propostas de políticas públicas de qualidade, com apoio da administração pública e do poder legislativo, visando inserir instrumentos que garantam o transporte público municipal de qualidade, reduzindo as inseguranças e promovendo inclusão de mulheres e meninas.

## Referências

- [1] Bauman, Zygmunt. *Globalização: As Consequências Humanas*. Tradução De Marcus Penchel. Rio De Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999.
- [2] Bauman, Zygmunt; Donskis, Leonidas. *Cegueira Moral: A Perda Da Sensibilidade Na Modernidade Líquida*. Tradução De Eliana Aguiar. Rio De Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2013.
- [3] Beck, Ulrich. *Risk Society. Towards A New Modernity*. New York: Sage, 2002.
- [4] 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](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.Htm). Acesso Em 30 De Setembro De 2023.
- [5] 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.
- [6] Brasil. Instituto De Pesquisa Econômica Aplicada. 5 - Igualdade De Gênero. 2023. Disponível Em: <https://www.ipea.gov.br/ods/ods5.html>. Acesso Em 05 De Outubro De 2023.
- [7] Canotilho, G. J. J. *Direito Constitucional E Teoria Da Constituição*. Almedina Editora, 1998.
- [8] Cardoso, Henrique Ribeiro; Costa, Ilton Garcia Da ; Machado Júnior, Arnaldo De Aguiar ; Souza, André Felipe Santos De . *Regulatory Law And Logic In Decision-Making: An Investigation Into Limited Rationality In A Causa Secreta Of Machado De Assis*. *Beijing Law Review*, V. 15, P. 1305-1327, 2024. Disponível Em: <https://www.scirp.org/journal/paperinformation?paperid=136141> Acesso Em Setembro 2024
- [9] Carvalho, Carlos Henrique Ribeiro. *Mobilidade Urbana Sustentável: Conceitos, Tendências E Reflexões [Texto Para Discussão, N° 2194]*. 2016. Brasília, Df: Ipea.
- [10] Costa, Ilton Garcia Da. *Paz E Serviços Públicos*. *Rjlb - Revista Jurídica Luso-Brasileira*, V. 8, P. 1879-1892, 2022. Disponível Em: [https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2022/2/2022\\_02\\_1879\\_1892.pdf](https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2022/2/2022_02_1879_1892.pdf) Acesso: Ago2024
- [11] Costa, Ilton Garcia Da; Duarte, Ronaldo Sergio. *Responsabilidade Do Estado Na Efetivação Dos Direitos Sociais: Uma Perspectiva Pós-Pandemia Através Da Teoria Da Justiça De Rawls*. *Revista Eletrônica Direito E Política, Programa De Pós-Graduação Stricto Sensu Em Ciência Jurídica Da Univali*, Itajaí, V.16, N.2, 2º Quadrimestre De 2021. Disponível Em: <https://periodicos.univali.br/index.php/rdp/article/view/17782> Acesso Em Julho 2024.
- [12] Costa, Ilton Garcia; Cachichi, Rogério Cangussu D. ; Cachichi, Zilda C. D. . *Amor E Misericórdia: A Flor E O Fruto*. In: *Ivanaldo Santos; Lafayette Pozzoli. (Org.). Fraternidade E Misericórdia Um Olhar A Partir Da Justiça E Do Amor*. 1ed.São Paulo: Cultor De Livros, 2016, V. 1, P. 93-100.
- [13] Costa, Ilton Garcia Da; Rezende, Rita De Cassia. *Liberdade, Igualdade E Democracia*. *Revista Em Tempo (Online)*, V. 18, P. 272-299, 2019 Disponível Em: <https://revista.univem.edu.br/emtempo/article/view/3218> Acesso Em Maio 2024.
- [14] Da Costa, Ilton Garcia; Paula, Bruna Balthazar. *O Movimento "A Breque Dos Apps": Plataformas Digitais No Brasil E O Direito Fundamental À Greve Dos Trabalhadores Por Aplicativos*. *Revista Estudos Institucionais*, V. 9, P. 555, 2023. Disponível Em: <https://www.estudosinstitucionais.com/rei/article/view/620> Acesso Em Junho 2024
- [15] Davis, Angela. *Mulheres, Raça E Classe*. Tradução Heci Regina Candiani. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2016.
- [16] Di Pietro, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 33. Ed. Rio De Janeiro: Forense, 2020.
- [17] *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.
- [18] Fórum Brasileiro De Segurança Pública; Instituto Datafolha. *Visível E Invisível: A Vitimização De Mulheres No Brasil*. 3ª Edição. 2021. Disponível Em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2021/06/Relatorio-Visivel-E-Invisivel-3ed-2021-V3.pdf>. Acesso Em 17 De Outubro De 2023.
- [19] Garcia Da Costa, Ilton; Abilio, Juan R. . *Serviços Públicos E A (In)Aplicabilidade Do Código De Defesa Do Consumidor*. *Polifonia Revista Internacional Da Academia Paulista De Direito*, V. 11, P. 166-188, 2023. Disponível Em <https://apd.org.br/servicos-publicos-e-a-inaplicabilidade-do-codigo-de-defesa-do-consumidor/> Acesso Em Maio 2024
- [20] Hooks, Bell. *Ensinando Pensamento Crítico: Sabedoria Prática*. São Paulo: Editora Elefante, 2020.
- [21] Ianni, O. *Teorias Da Globalização*. 5. Ed. Rio De Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.
- [22] Instituto Brasileiro De Geografia E Estatísticas. *Cidades E Estados. 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.
- [23] 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.
- [24] Kant, Immanuel. *Fundamentação Da Metafísica Dos Costumes*. Tradução De Paulo Quintela. Lisboa: Edições 70, 2007.
- [25] Lickzbinski, Cátia Rejane; Brustolin, Alessandra; Marcandeli, Raíssa Amarins. *Herança Bolsonaro: 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.
- [26] Lugones, María. *Colonialidade E Gênero*. In: *Holanda, Heloisa Buarque De. (Org.)*.

- [27] Pensamento Feminista Hoje: Perspectivas Decoloniais. Rio De Janeiro: Bazar Do Tempo, 2020, P. 52-83.
- [28] Miranda, José Alberto Antunes De; Azeredo, Caroline Machado De Oliveira. Violência De Gênero À Luz Da Globalização. Revista Da Faculdade De Direito Ufmg, Belo Horizonte, N. 68, Pp. 421-454, Jan./Jun. 2016.
- [29] Monteiro, Rafaela Guedes. Dilema Empresarial: Como Medir O Impacto De Projetos Socioambientais? Idis - Instituto Para O Desenvolvimento Do Investimento Social, 2022. Disponível Em: <https://www.idis.org.br/dilema-empresarial-como-medir-o-impacto-de-projetos-socioambientais/>. Acesso Em 2 Mai. 2024.
- [30] 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.
- [31] Rech, Adir Ubaldo. Mobilidade Urbana. Revista Jurídica Luso Brasileira, V. 01, P. 01-33, 2015.
- [32] Scarmanhã, Bruna De Oliveira Da Silva Guesso; Costa, Ilton Garcia Da. A Importância Das Políticas Públicas Em Prol Da Efetivação Constitucional Do Direito À Saúde Na Seara Brasileira. In: Brito, Jaime Domingues; Cachichi, Rogério Cangussu Dantas; Chávez, Reyler Rodríguez; Costa, Ilton Garcia Da; López, Edgardo Torres; Leão Junior, Teófilo Marcelo Arêa (Org.). Coletânea Direitos Humanos Em Homenagem Ao Humanista Melitón Torres Tovar. 1ed. Curitiba: Instituto Memória. Centro De Estudos Da Contemporaneidade, 2018, V. 1, P. 453-467.
- [33] Schaurich, Amanda Carolina Schallenberger; Gimenez, Ana Clara Vasques; Alonso, Ricardo Pinha. Análise Da Efetividade Das Políticas Públicas De Incentivos Fiscais No Viés Do Direito Social À Saúde Da Mulher. In: Xii Encontro Internacional Do Conpedi, Buenos Aires, 2023, Anais Direitos Sociais, Políticas Públicas E Seguridade Iii, Florianópolis, 2023, P. 271-290. Disponível Em: <http://site.conpedi.org.br/publicacoes/W7dsqk3y/2168w31z/Mi16bh2o1zm1su7q.pdf>. Acesso Em 2 Set. 2024.
- [35] Torossian, Sandra D.; Rivero, Nelson E. Políticas Públicas E Modos De Viver: A Produção De Sentidos Sobre A Vulnerabilidade. In: Cruz, L. R. Da; Guareschi, N. (Org.). Políticas Públicas E Assistência Social: Diálogo Com As Práticas Psicológicas. 3 Ed. Petrópolis: Vozes, 2012.
- [36] Torres, Naymi Salles F. S. Desenvolvimento Sustentável No Estado Socioambiental De Direito: Atendimento Jurídico Ao Ods 11 Da Agenda 2030 Da Onu Por Meio Da Regularização Fundiária Urbana. 2020. 142 F. Dissertação (Mestrado Em Direito) – Faculdade De Direito, Universidade Federal De Mato Grosso Do Sul, 2020. Disponível Em: <https://posgraduacao.ufms.br/portal/trabalho-arquivos/download/7954>. Acesso Em 15 De Novembro De 2023.