



Encontro Nacional de Pesquisadoras
e Pesquisadores em Serviço Social

10 a 14 de dezembro de 2024
ISSN 2965-2499

Relações de classe e raça-etnia:
desafios a uma formação profissional
emancipatória no Serviço Social

Eixo temático: Questão Agrária, Urbana, Ambiental e Serviço Social

Sub-eixo: Questão Urbana

O TRANSPORTE PRECÁRIO E AS MULHERES DA PERIFERIA: UM ESTUDO DA LINHA DE ÔNIBUS BELA VISTA LAGOA (304)

VIVIANE DE ARAÚJO MENEZES¹

RESUMO

O artigo apresenta os resultados de uma pesquisa sobre a mobilidade urbana das mulheres na periferia de Fortaleza/CE. Destaca-se como as mulheres enfrentam diversas violações de direitos, durante os percursos casa-trabalho, na linha de ônibus Bela Vista Lagoa (304). A pesquisa elucida a mobilidade urbana como uma problemática urbana, social e de gênero.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana; Mulheres; Violações de Direitos; Fortaleza.

ABSTRACT

The article presents the results of a study on the urban mobility of women in the outskirts of Fortaleza/CE. It highlights how women face various violations of their rights during their commutes between home and work on the Bela Vista Lagoa (304) bus line. The research elucidates urban mobility as an urban, social, and gender issue.

KEYWORDS: Urban Mobility; Women; Rights Violations; Fortaleza.

I. INTRODUÇÃO

O objetivo deste artigo é explanar parte dos resultados da pesquisa, sintetizada na dissertação de mestrado em Serviço Social, que analisou a mobilidade urbana das mulheres na cidade de Fortaleza/CE. Esta investigação centrou-se nas particularidades que envolvem os deslocamentos das mulheres de casa para o trabalho, os quais são atravessados por uma série de violações de direitos.

¹ Universidade Estadual do Ceará

A pesquisa elucida a mobilidade urbana como uma problemática urbana, social e de gênero, contribuindo para ampliar os estudos sobre os deslocamentos das mulheres trabalhadoras da periferia de Fortaleza. Compreende-se que esses percursos possuem singularidades que tornam as mulheres vulneráveis à violação de direitos, interferindo em seu ir e vir nos espaços urbanos.

As participantes da pesquisa são mulheres trabalhadoras urbanas, usuárias da linha de ônibus Bela Vista Lagoa (304) e moradoras dos bairros periféricos de Fortaleza, especificamente os que são atendidos pela referida linha - Pan Americano, Bela Vista, Pici, entre outros. Portanto, o campo de observação da pesquisa são as localidades mencionadas, as paradas de embarque/desembarque da linha de ônibus Bela Vista Lagoa (304), o Terminal do Lagoa ²e as demais áreas urbanas percorridas pelas participantes em seus deslocamentos casa-trabalho.

O recorte de gênero dado à pesquisa advém das vivências da autora como mulher branca, estudante, moradora da periferia, usuária de transporte coletivo e jovem pesquisadora da temática mobilidade urbana, transporte coletivo e mulheres. Ou seja, é uma realidade próxima, que propiciou o levantamento dos questionamentos que orientaram a escolha e a delimitação do objeto.

Analisar a relação intrínseca das mulheres com a cidade, especificamente seus deslocamentos, mostrou-se como uma necessidade de primeira ordem, em um contexto de aprofundamento da violação de direitos que ultrapassa o espaço privado. Ao adentrar o espaço público, a vivência da mulher no urbano é permeada pelo medo, pela insegurança e vulnerabilidade diante de relações estruturais classistas, racistas, machistas, sexistas e misóginas (MENEZES, 2020).

Os ônibus da linha de ônibus Bela Vista Lagoa (304) são um dos principais veículos que atendem à demanda de transporte dos bairros Pan Americano e Bela Vista, beneficiando também áreas adjacentes como Pici, Parquelândia, entre outros. Tais bairros estão localizados em secretarias regionais ³historicamente periféricas da capital – SER III e XI – cuja oferta de transporte coletivo é precária, o que penaliza o deslocamento dos que residem nessas regiões

² O terminal de integração da Lagoa, ou simplesmente Terminal da Lagoa, é um terminal urbano da cidade de Fortaleza, localizado na regional IV no bairro da Parangaba. Ao todo, Fortaleza dispõe de sete terminais fechados integrados, são eles: Lagoa, Parangaba, Papicu, Messejana, Antônio Bezerra, Conjunto Ceará e Siqueira. Existem também três terminais abertos não integrados: um na Praça da Estação, localizado no centro da cidade; o segundo na Avenida Washington Soares, que é uma das vias mais importantes da cidade que liga os bairros nobres da cidade localizados na zona leste; e o terceiro localizado no bairro José Walter.

³ As Secretarias Regionais de Fortaleza são órgãos subordinados à Secretaria da Gestão Regional (Seger) que têm a finalidade de executar políticas públicas municipais de auxílio à população em suas respectivas áreas. A cidade de Fortaleza possui 121 bairros que são divididos em 12 Secretarias Regionais.

mais distantes das áreas centrais, onde se concentram os postos de trabalho e inúmeros equipamentos, instituições e serviços públicos e urbanos.

A linha de ônibus Bela Vista Lagoa (304) liga esses bairros ao Terminal Lagoa. Através dos diários de campo, foi possível registrar as dificuldades cotidianas que as/os usuárias/os vivenciam. Tal linha é conhecida pela estrutura precária dos veículos e pela demora, que pode durar até quarenta minutos ou mais, a depender do horário. À tarde e nos finais de semana, por exemplo, o dispêndio de tempo é maior. Uma das entrevistadas desta pesquisa intitula a linha de “Bela Raiva”, em alusão ao estresse vivenciado devido à demora do veículo.

A problemática da mobilidade urbana e do sistema de transporte coletivo na cidade de Fortaleza, caracteriza-se por uma conjuntura que penaliza de forma mais intensa quem reside nas áreas periféricas e segregadas. Os/as usuários/as além de percorrer longas distâncias em direção aos locais de trabalho/estudo/lazer/bens/serviços, também sofrem com um transporte precário e arcam com os altos custos da tarifa, que pesam no orçamento familiar. Dessa forma, a escolha deste objeto de pesquisa não está ancorada somente em vivências pessoais, mas também por ser uma expressão da questão social relevante para a pesquisa no Serviço Social (MENEZES, 2020).

Neste artigo, serão sumariamente apresentados o perfil dos deslocamentos das mulheres, usuárias da linha 304, com destaque para os desafios enfrentados nos percursos: paradas de embarque/desembarque do transporte coletivo, interior do ônibus, e terminal Lagoa. Os dados explanados foram coletados principalmente através da técnica de observação participante, com registro em diários de campo. Estes foram realizados nas paradas de ônibus dos bairros, na linha de ônibus 304 e no terminal Lagoa. Os registros foram feitos em diversos dias e horários da semana, inicialmente no período de outubro a novembro de 2018, e depois nos meses de julho a outubro de 2019.

Por meio da observação participante foi possível captar de forma mais sistemática, o cotidiano do deslocamento das usuárias, suas vivências, as relações sociais estabelecidas, as performatividades, os comportamentos, olhares, as falas, os gestos, conflitos, e a violação de direitos. Também foi estabelecido contato com as mulheres e iniciada uma relação de identificação e confiança. Nesse processo, foram registradas muitas falas informais que expressaram as vivências, os desafios e as dificuldades enfrentadas em seus deslocamentos.

II. CORPOS QUE CIRCULAM, INTERAGEM E RESISTEM

Através das análises de autoras como Albuquerque (2017), Casimiro (2017), Cerqueira (2017), Galetti (2017), Souto (2017), entre outras, pode-se apreender a urgência de pensar os estudos a respeito da questão urbana sob uma perspectiva de gênero, pois a cidade é lócus de reprodução de relações de opressão, exploração e discriminação. Assim, as mulheres vivenciam a questão urbana de forma singular, que é atravessada tanto por estruturas de poder, opressão e dominação, como por luta e resistência.

As participantes da pesquisa são mulheres usuárias do sistema de transporte coletivo na cidade de Fortaleza, todavia esse é um sistema complexo e de grandes proporções. Assim, o caminho foi escolher uma linha específica. Partindo da realidade cotidiana da autora, a linha Bela Vista Lagoa (304) foi escolhida como campo da pesquisa por meio da qual seria realizado o contato com as mulheres.

Todavia, foi realizado outro recorte no que diz respeito a essas participantes, tendo em vista sua heterogeneidade. Dentro dessa perspectiva, foram incluídas as mulheres que utilizam a linha Bela Vista Lagoa (304) para os deslocamentos em direção aos locais de trabalho e moradia. Inicialmente, foi realizado contato com essas mulheres nas paradas de embarque/desembarque e traslado a referida linha, nos bairros já citados, e no Terminal Lagoa. As observações de deram, principalmente, em “horários de pico”:⁴ pela manhã (06h30min as 08h30min) e à noite (17h30min às 19h30min).

No Sistema Integrado de Transporte Coletivo da cidade de Fortaleza, a linha Bela Vista Lagoa (304) é uma das que realiza a integração bairro-terminal. Ao realizar seu itinerário completo, foi possível observar que o maior fluxo de mulheres é durante os “horários de pico”. São mulheres com diferentes identidades de gênero e sexualidade; jovens, adultas, idosas; brancas, negras, pardas; com deficiência; com diferentes graus de escolaridade e com diversas religiões; trabalhadoras, estudantes; mães, esposas, filhas, irmãs, amigas, companheiras; com as mais diversas formas de se comportar, comunicar e relacionar; com as mais diferentes vivências, experiências, desafios, dificuldades, estratégias de sobrevivência e resistência.

Seus deslocamentos têm as mais diversas motivações – trabalho, estudo, serviços urbanos, políticas públicas e sociais, lazer, etc. Além disso, são mulheres que tanto residem nos

⁴ Horário de pico é uma parte do dia em que os congestionamentos nas estradas e nos transportes públicos são mais elevados.



Encontro Nacional de Pesquisadoras
e Pesquisadores em Serviço Social

10 a 14 de dezembro de 2024
ISSN 2965-2499

Relações de classe e raça-etnia:
desafios a uma formação profissional
emancipatória no Serviço Social

bairros atendidos pela linha Bela Vista Lagoa (304), quanto moram em outros bairros e acessam a linha em direção a escolas, hospitais, entre outros serviços. Isso ocorre porque os bairros acessados pela linha Bela Vista Lagoa (304) não são apenas espaços de moradia, mas são territórios onde se localizam importantes equipamentos.

Isso também demonstra o papel e a importância do sistema de transporte coletivo no tocante à efetivação do direito à cidade⁵, mesmo em meio à precariedade de acesso às políticas públicas, sociais e às demais instituições e serviços urbanos. Ademais, evidencia também a relação simbiótica (CASIMIRO, 2019) entre as mulheres e a cidade em relação ao acesso a vários equipamentos, com diferentes finalidades, exercendo diversificados papéis, para além da mulher trabalhadora.

Durante a realização das observações participante, também foram realizados diversos contatos informais com as usuárias. Foi possível apreender que, no cotidiano de vida urbana, muitas mulheres já estão com os olhos despertados antes mesmo de o galo cantar. Levantam-se para cuidar não só de si, mas de todas as responsabilidades a elas imposta de geração a geração. Antes mesmo de irem em direção aos seus locais de trabalho, já cuidaram da casa, da(o) companheira(o), das(os) filhas(os), da alimentação, da roupa, e de inúmeras tarefas que são socialmente construídas, propagadas e aceitas como femininas. Tarefas essas que têm que ser realizadas apressadamente, pois há hora para se chegar ao trabalho e o transporte coletivo não espera.

Ao sair de casa, em direção à parada de ônibus da linha Bela Vista Lagoa (304), o percurso dessas mulheres é marcado pela pressa, cuidado e medo. Elas não podem perder o ônibus do próximo horário, pois não têm certeza de quanto tempo levarão para o outro transporte chegar, o que poderá atrasar todo o percurso, afinal, a linha é conhecida pela demora e atraso.

Além disso, as mulheres estão sempre em alerta, segurando firmes os seus pertences, olhando para os lados e para trás, a passos largos e apressados. Uma rua pouco movimentada, em um “horário impróprio” (cedo da manhã e tarde da noite), é propícia para situações de

⁵ A Carta Mundial do Direito à Cidade (2005, p. 01-02) define tal direito como: “[...] o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios da sustentabilidade e da justiça social [...] Direito ao trabalho e a condições dignas do trabalho; o direito de constituir sindicatos; o direito a uma vida em família; o direito à previdência; o direito a um padrão de vida adequado; o direito à alimentação e ao vestuário; o direito a uma habitação adequada; o direito à saúde; o direito à água; à educação; o direito à cultura; o direito à participação política; o direito à associação, reunião e manifestação; o direito ao transporte e mobilidade pública; o direito à justiça”.



Encontro Nacional de Pesquisadoras
e Pesquisadores em Serviço Social

10 a 14 de dezembro de 2024
ISSN 2965-2499

Relações de classe e raça-etnia:
desafios a uma formação profissional
emancipatória no Serviço Social

violência. Não só assaltos e furtos, mas assédio sexual⁶, importunação sexual⁷ e demais violências sexuais⁸.

Até o ônibus chegar, as mulheres tentam se abrigar em paradas que, na realidade, não aparentam ser pontos de ônibus, pois geralmente não possuem bancos e muito menos uma cobertura. Nos dias de chuva, observa-se que a situação piora. As ruas ficam alagadas e junto da água vem a sujeira e podridão dos esgotos. Quem não consegue andar fazendo malabarismos, acaba tendo que literalmente “tancar o pé na água do esgoto”. Quem não tem guarda-chuva ou não consegue se abrigar sob a cobertura de alguma residência, com certeza, ficará encharcada. Dessa forma, as mulheres torcem para que o ônibus venha logo, principalmente se estiverem sozinhas.

Ao chegar, o ônibus da linha Bela Vista Lagoa (304) já se encontra ocupado por homens, mulheres, idosas(os), jovens, trabalhadoras(es), estudantes, pessoas de várias cores/etnias, idades, gêneros, sexualidades, uma verdadeira “multidiversidade”. Essas pessoas têm em comum o fato de serem moradoras(es) de bairros periféricos e usuárias(os) do transporte coletivo.

Durante as diversas viagens no veículo, foi possível perceber que o percurso se dá com lotação, principalmente nos “horários de pico”. As mulheres, especificamente, seguem espremidas entre os demais passageiros, como “sardinhas dentro de uma lata”. O ambiente chega a ser claustrofóbico; com poucas passagens de ar, a temperatura aumenta; é um misto de calor, suor e aperto.

O contato físico com corpos estranhos é quase que inevitável. Quanto maior o engarrafamento, mais tempo se fica dentro do veículo e mais gente insiste em entrar a cada parada. Ademais, a ocasião se torna propícia à furtos e assédios. São várias as situações em que homens se aproveitam da superlotação para assediar e abusar das mulheres.

⁶ O assédio sexual é definido por lei (Código Penal, art. 216-A) como o ato de constranger alguém com o intuito de obter vantagem ou favorecimento sexual. É um comportamento de teor sexual que tem o sentido de forçar, compelir, obrigar alguém a favorecer favor sexual. Os exemplos mais comuns são insinuações explícitas ou veladas; gestos ou palavras escritas ou faladas; perturbação, ofensa; conversas indesejáveis sobre sexo; contato físico não desejado; criação de ambiente pornográfico, etc. Essa legislação de assédio sexual se refere mais aos assédios cometidos em ambientes de trabalho, quando tais violências se baseiam em relações de hierarquia e subordinação entre a vítima e o agressor.

⁷ Os casos de Importunação Sexual são criminalizados pela Lei nº 13.718/18, em vigor desde setembro de 2018. A Lei de Importunação Sexual é definida em termos legais como a prática de ato libidinoso na presença de alguém de forma não consensual, com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro. Alguns casos de importunação sexual são toques inapropriados e indesejados; beijo forçado; passada de mão; encxada no ônibus ou no metrô; ejaculações sobre mulheres no transporte coletivo; cantadas invasivas, etc.

⁸ Por violência sexual compreende-se todo ato ou jogo sexual, relação hetero ou homossexual, entre uma ou mais pessoas, praticado de maneira forçada, com níveis gradativos de agressividade, com vistas à obtenção de prazer sexual pela via da força. As entidades de enfrentamento à violência contra mulher, por exemplo, consideram que a violência sexual pode ir dos atos sexuais que não agradam um(a) parceiro(a), da crítica ao desempenho sexual ou à prática de sexo quando cometida com sadismo, até o estupro seguido ou não de morte (OSTERNE, 2006, p. 20).

Nas observações no Terminal Lagoa foi identificado outro cenário: o corre-corre de pessoas apressadas para chegar aos seus destinos, muitas vezes ignorando a insegurança de se passar correndo entre os veículos, ou fora da faixa destinada aos pedestres; usuárias/os traçando atalhos para chegar mais rápido e não perder o próximo ônibus. Além disso, há o barulho ensurdecedor de pessoas falando e gritando, veículos buzinando, pneus freando e as filas intermináveis.

A todo custo, há pessoas tentando entrar nos ônibus, muitas vezes se arriscando em ficar de pé, e imprensadas nos últimos degraus das portas, afirmando: “eu vou é nesse mesmo”. Em meio a tudo isso, ainda há vendedores ambulantes nas passarelas ou dentro dos veículos, tentando vender seus produtos com discursos já conhecidos pela população.

Além de ser lugar de movimentos frenéticos, o Terminal Lagoa também é palco de sociabilidades entre pessoas conhecidas e/ou desconhecidas. Estas se esbarram entre si, cumprimentam-se em meio à pressa para pegar a condução, e conversam durante as longas esperas nas filas sobre os mais diversos assuntos.

Ao chegar ao terminal, as mulheres desembarcam apressadas do veículo, prontas para continuar seus percursos em direção à outras linhas e/ou terminais. Muitas vezes, essas mulheres ainda têm que percorrer a pé alguns quarteirões, até chegar aos seus destinos finais. A depender do local e do horário, podem ocorrer situações de insegurança e vulnerabilidade neste trajeto final.

Nos registros do diário de campo realizados no período da noite que, geralmente, era o turno em que as mulheres estavam retornando para casa, foi possível observar a exaustão em seus rostos após um dia inteiro de trabalho e de longos deslocamentos. A sorte era lançada quando a linha Bela Vista Lagoa (304) não demorava. Do contrário, poderiam esperar por mais 30 ou 40 minutos em pé, cansadas, com fome e “cheias de coisas pra fazer” ao chegar a suas casas.

Quando o ônibus parava, era um alvoroço, um empurra-empurra, ninguém queria ficar de fora. As passageiras tentavam a sorte de ir sentadas ou, pelo menos, acomodadas em um cantinho em que pudessem respirar e proteger seus corpos e pertences. Porém, muitas vezes, não era possível.

Em alguns diários de campo, também foi possível registrar a relação existente entre o motorista e as/os usuárias/os da Linha de ônibus 304. Quando o motorista estava atrasado e aumentava a velocidade do veículo, os comentários eram de aprovação e/ou desaprovação: - “Eita motorista véi arretado!”; “Vá devagar, motorista, que tenho neto pra criar!”; “Ele tá com fome,

o bichim, deve tá atrasado!"; "Não, ele tá é doido mesmo!"; "Calma, motorista, que o povo tá descendo!", "Vai descer motorista!", "Tá levando é gente, motorista!".⁹

Em contrapartida, quando o veículo andava em velocidade reduzida ou o motorista era novo e não sabia o caminho, os comentários eram de desaprovação: "Umbora, motorista, eu tô com fome!"; "Ah motorista lesado!"; "Vou chegar atrasada/o hoje". Quando o veículo "dá o prego", no meio do caminho, começavam o alvoroço e a preocupação em chegar atrasada/o ao trabalho. Nesses momentos, quem tinha melhores condições financeiras, chamava algum transporte por aplicativo ou alguém da família que tinha carro. Quem não tinha recursos, havia que esperar outro ônibus.

Uma das mulheres com quem foi realizado contato referiu-se ao veículo como "Bela Raiva", pois todos os dias se sente prejudicada em seus deslocamentos de ida ao trabalho e retorno para casa: "saí do trabalho cedo, fui pra parada cinco horas, e tô chegando quase oito em casa...só dá tempo de chegar em casa, dormir, quando acordar já é outro dia". Outra mulher mencionou que se o transporte fosse melhor, voltaria do trabalho logo e teria mais tempo para cuidar do filho pequeno. Outra ainda falou: "vou nesse mesmo, quando chegar em casa ainda vou fazer comida". Ao chegar em casa, o expediente de trabalho não terminava, são vários os afazeres que parecem nunca ter fim. E no dia seguinte tudo recomeçava.

A pesquisa revela a complexidade e diversidade das experiências das usuárias da linha de ônibus 304, destacando como esses trajetos diários entre casa e trabalho, além de outros destinos urbanos, refletem não apenas a rotina, mas também as dificuldades e estratégias de sobrevivência dessas mulheres.

A linha de ônibus 304 emerge como um espaço de interação social e resistência, onde as trabalhadoras, com múltiplas identidades e papéis sociais, enfrentam desafios diários relacionados à precariedade do transporte e às condições urbanas adversas.

As narrativas capturam a resiliência dessas mulheres, que, mesmo diante de jornadas exaustivas e inseguras, continuam a desempenhar seus múltiplos papéis, sustentando não apenas suas famílias, mas também o funcionamento da cidade. Assim, a pesquisa não apenas revela as trajetórias físicas dessas mulheres, mas também as camadas de significados e lutas cotidianas que marcam suas vidas urbanas.

⁹ Foram utilizadas as falas "ipsis litteris", mesmas palavras, para assegurar a força das expressões coletadas em conversas informais, ou de diálogos entre as mulheres dentro do ônibus.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através dessas narrativas é possível observar que é difícil morar na periferia, ser usuário/o do transporte coletivo e exercer seu direito à cidade. As barreiras envolvem desde os recursos para o pagamento da tarifa à frágil e precária oferta de transporte coletivo para os bairros periféricos da urbe. Essa oferta consegue piorar em determinados horários do dia e nos finais de semana, o que precariza ainda mais o acesso ao trabalho, à cultura, ao lazer, entre outros.

Compreende-se que tais dificuldades se complexificam a depender da renda, da cor/etnia, do gênero, da sexualidade, da territorialidade, convertendo-se em barreiras e catracas que limitam ou impossibilitam o exercício do direito à cidade. Ademais, ser mulher confere outros contornos à mobilidade urbana e demais vivências nas cidades. Normas heterossexistas (NOGUEIRA, 2018,) histórico e socialmente impostas, determinam como as mulheres devem ser, como agir, e os espaços e as funções que podem ocupar ou exercer. Ações machistas e misóginas penalizam e culpabilizam todas as vezes que se ousa burlar estes padrões.

A cidade é lócus de reprodução das relações sociais, portanto, no contexto de uma sociedade racista, patriarcal e capitalista, o espaço urbano também é campo de reprodução de relações de opressão, exploração, discriminação e preconceito de raça/etnia, gênero e classe, assim como de sexualidade, geração, nacionalidade, etc. As/os cidadãs/aos que habitam a cidade e que se deslocam cotidianamente em meio a um ritmo frenético de vida, não são apenas força de trabalho à serviço do capital, mas também indivíduos com raça/etnia, gênero, classe, sexualidade, religião, nacionalidade, deficiência, etc. Tais particularidades dão contornos específicos às vivências de cada um, e as mulheres, nesse contexto, possuem vivências intrínsecas às relações de poder/opressão/dominação/exploração históricas e socialmente construídas (MENEZES, 2020).

O território reflete a própria formação sócio-histórica e econômica brasileira que teve como sistemas estruturantes consubstanciados e coextensivos o patriarcado, o racismo e o capitalismo (CISNE; SANTOS, 2018). Compreendemos que tais sistemas associados ao gênero, à sexualidade e a outras dimensões (geração, deficiência, religião, nação) estruturam as desiguais relações de poder, exploração, opressão, dominação, discriminação, etc. Esses sistemas dão



Encontro Nacional de Pesquisadoras
e Pesquisadores em Serviço Social

10 a 14 de dezembro de 2024
ISSN 2965-2499

Relações de classe e raça-etnia:
desafios a uma formação profissional
emancipatória no Serviço Social

carne e sangue às diversas, e ao mesmo tempo particulares, vivências urbanas e à violação de direitos de mulheres, assim como forjam relações e ações de luta e resistência.

O transporte coletivo, as paradas de ônibus e os terminais de integração são extensões da urbe e do modo de vida urbano. São espaços construídos que disseminam a opressão, o preconceito e a discriminação de raça/etnia, gênero, sexualidade. Isto é, espaços de acirramento de violência contra a mulher, homofobia, transfobia, lesbofobia, racismo, sexismo, machismo, misoginia, etc. Todavia, também são espaços onde se estabelecem relações de luta e resistência em prol de uma vivência urbana segura, através de movimentos sociais e coletivos urbanos que lutam para que o direito à cidade seja efetivado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga. O DIREITO À CIDADE E A MOBILIDADE DE MULHERES: as potencialidades e as críticas às políticas de transporte exclusivo. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL FAZENDO GÊNERO, 11. & WOMEN'S WORLDS CONGRESS, 13., 2017, Florianópolis. Anais [...], Florianópolis: UFSC, 2017.

BRASIL. Senado Federal. Lei nº 10.224, de 15 de maio de 2001. Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de setembro de 1940 - Código Penal, para dispor sobre o crime de assédio sexual e dá outras providências. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 16 maio 2001. Seção 1, p. 1.

BRASIL. Senado Federal. Lei Nº 13.718, de 24 de setembro de 2018. Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para tipificar os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, tornar pública incondicionada a natureza da ação penal dos crimes contra a liberdade sexual e dos crimes sexuais contra vulnerável, estabelecer 102 causas de aumento de pena para esses crimes e definir como causas de aumento de pena o estupro coletivo e o estupro corretivo; e revoga dispositivo do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 (Lei das Contravenções Penais). Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 de setembro 2018. Seção 1, p. 1.



Encontro Nacional de Pesquisadoras
e Pesquisadores em Serviço Social

10 a 14 de dezembro de 2024
ISSN 2965-2499

Relações de classe e raça-etnia:
desafios a uma formação profissional
emancipatória no Serviço Social

BRASIL. Carta Mundial do Direito à Cidade. V Fórum Social Mundial. Porto Alegre. 2005.

CASIMIRO, Lígia Maria Silva Melo. As Mulheres e o Direito à Cidade: um grande desafio no século XXI. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE DIREITO URBANÍSTICO. DIREITO À CIDADE: uma visão por gênero. São Paulo: IBDU, 2017. p. 07-12.

CERQUEIRA, Jessica Tavares. Barreiras visíveis e invisíveis na favela: Pelo bem viver das nossas mulheres. In: Direito à Cidade: uma outra visão de gênero. São Paulo: IBDU, 2017.

GALETTI, Camila Carolina Hildebrand. Direito a cidade e as experiências das mulheres no espaço urbano. In: Encontro Anual da Anpocs, 41., 2017, Caxambu. Anais [...] Caxambu, 2017.

MENEZES, V.A. Cidade e mobilidade urbana em Fortaleza: violações de direitos nos deslocamentos das mulheres na linha de ônibus 304. Dissertação (Mestrado Acadêmico). Universidade Estadual do Ceará, Centro de Estudos Sociais Aplicados, Curso de Mestrado Acadêmico em Serviço Social, Trabalho e Questão Social, Fortaleza, 2020.

NOGUEIRA, Leonardo. Relações patriarcais de gênero e Serviço Social no Brasil. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2018.

SOUTO, Anna Luiza Salles. Gênero e Cidades: violência, assédio e exclusão. In: Direito à Cidade: uma visão por gênero. São Paulo: IBDU, 2017.