

BEM-VIVER, SUSTENTABILIDADE MOBILIDADE SEGURA DAS MULHERES

Thais Janaina Wenczenovicz  

Alicia Cárdenas Cordón  

Cláudia Cinara Locateli  

Contextualização: A mobilidade urbana segura, sob a perspectiva dos direitos fundamentais das mulheres, enfrenta obstáculos estruturais decorrentes das múltiplas formas de violência de gênero presentes no transporte público. Mulheres negras, periféricas e de baixa renda constituem a maioria das usuárias do sistema e, ao mesmo tempo, são as mais vulneráveis às violências física, simbólica e institucional.

Objetivos: O objetivo geral é analisar os limites das políticas de transporte público atuais frente às diretrizes da Nova Agenda Urbana e propor alternativas fundadas na sustentabilidade social e no paradigma do bem viver, concebido como projeto ético-político orientado pela equidade de gênero e justiça urbana.

Método: A metodologia adotada é de natureza investigativa, com base em revisão de literatura especializada, análise de documentos normativos e dados empíricos produzidos por agências especializadas.

Resultados: O modelo atual de transporte público, tal como estruturado, reproduz padrões patriarcais e excludentes, exigindo uma reformulação profunda das políticas de mobilidade coletiva. A construção de uma mobilidade urbana segura, acessível e justa requer a adoção de um novo paradigma de cidadania, pautado na centralidade do bem viver das mulheres e na formulação de políticas públicas interseccionais e equitativas.

Palavras-chave: Bem Viver; Equidade de Gênero; Mobilidade Urbana; Sustentabilidade.

**BEM VIVER, SUSTENTABILIDADE E
MOBILIDADE SEGURA DAS MULHERES**

Contextualización: La movilidad urbana segura, desde la perspectiva de los derechos fundamentales de las mujeres, enfrenta obstáculos estructurales derivados de las múltiples formas de violencia de género presentes en el transporte público. Las mujeres negras, periféricas y de bajos ingresos constituyen la mayoría de las usuarias del sistema y, al mismo tiempo, son las más vulnerables a las violencias física, simbólica e institucional.

Objetivos: El objetivo general es analizar los límites de las políticas actuales de transporte público frente a las directrices de la Nueva Agenda Urbana y proponer alternativas basadas en la sostenibilidad social y en el paradigma del buen vivir, concebido como un proyecto ético-político orientado por la equidad de género y la justicia urbana.

Método: La metodología adoptada es de carácter investigativo, basada en revisión de literatura especializada, análisis de documentos normativos y datos empíricos producidos por agencias especializadas.

Resultados: El modelo actual de transporte público, tal como está estructurado, reproduce patrones patriarcales y excluyentes, lo que exige una profunda reformulación de las políticas de movilidad colectiva. La construcción de una movilidad urbana verdaderamente segura, accesible y justa requiere la adopción de un nuevo paradigma de ciudadanía, centrado en el buen vivir de las mujeres y en la formulación de políticas públicas interseccionales y equitativas.

Palabras clave: Buen Vivir; Equidad de Género; Movilidad Urbana; Sostenibilidad.

**BUEN VIVIR, SUSTAINABILITY, AND SAFE
MOBILITY FOR WOMEN**

Contextualization: Safe urban mobility, from the perspective of women's fundamental rights, faces structural obstacles stemming from the multiple forms of gender-based violence present in public transportation. Black, low-income, and peripheral women represent the majority of system users and, at the same time, are the most vulnerable to physical, symbolic, and institutional violence.

Objectives: The general objective is to analyze the limitations of current public transportation policies in light of the guidelines of the New Urban Agenda and to propose alternatives grounded in social sustainability and the paradigm of buen vivir, conceived as an ethical-political project guided by gender equity and urban justice.

Methodology: The adopted methodology is investigative in nature, based on a review of specialized literature, analysis of regulatory documents, and empirical data produced by specialized agencies.

Results: The current public transportation model, as structured, reproduces patriarchal and exclusionary patterns, demanding a profound reformulation of collective mobility policies. Building truly safe, accessible, and fair urban mobility requires the adoption of a new citizenship paradigm, centered on the buen vivir of women and the development of intersectoral and equitable public policies.

Palabras-chave: Buen vivir; Gender Equity; Urban Mobility; Sustainability.

INTRODUÇÃO

O espaço urbano, enquanto território de produção da cidadania e de efetivação de direitos fundamentais, não é neutro. Ele é atravessado por desigualdades estruturais de gênero, raça e classe, que se manifestam de forma aguda nos deslocamentos cotidianos das mulheres — especialmente daquelas que dependem diariamente do transporte público.

As cidades brasileiras, historicamente marcadas por processos de exclusão social, reproduzem padrões assentados no ideário do colonialismo e das colonialidades. Trajetória histórica consolidada em processos que subalternizam corpos generificados, restringindo seu pleno acesso ao direito de ir e vir. Nesse cenário, a mobilidade urbana — um dos pilares da sustentabilidade social — revela-se não apenas como uma questão de infraestrutura, mas como um campo de disputa simbólica em torno das liberdades individuais, das relações de poder e das assimetrias de gênero.

A Nova Agenda Urbana das Nações Unidas, firmada em 2016 como desdobramento da Agenda 2030, reafirma o compromisso dos Estados em garantir o acesso equitativo aos espaços públicos, aos serviços urbanos, à saúde, à educação e ao transporte, com atenção especial às pessoas em situação de vulnerabilidade. Vinculada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especialmente ao ODS 5 (Igualdade de Gênero) e ao ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), essa diretriz aponta para a urgência de políticas urbanas inclusivas, seguras e sustentáveis.

Contudo, as múltiplas formas de violência — visíveis e invisíveis — vivenciadas por mulheres no transporte coletivo demonstram que tais diretrizes ainda não foram plenamente incorporadas às políticas sociais e de mobilidade, constituindo obstáculos significativos ao exercício do direito de ir e vir com segurança.

Este estudo busca promover uma reflexão, com base nos eixos temáticos que convergem aos desafios da sustentabilidade urbana sob a perspectiva do bem-viver e dos direitos fundamentais das mulheres. Insta destacar que a violência estrutural de gênero compromete o acesso igualitário ao transporte público e restringe a autonomia feminina nas cidades brasileiras. Embora os dados estatísticos disponíveis — em sua maioria subnotificados — revelem a gravidade do problema, os impactos psicológicos e subjetivos dessas violências ainda são insuficientemente contemplados pelas políticas de mobilidade, e produzem restrições efetivas ao direito de ir e vir.

A partir de uma abordagem interseccional e decolonial, o artigo analisa os mecanismos estruturais que impedem a construção de cidades acessíveis e seguras para as mulheres, e propõe a necessidade de transformações urbanas que garantam autonomia, dignidade e liberdade de locomoção. A metodologia adotada é de natureza investigativa, com base em revisão de literatura especializada, análise de documentos

normativos e dados empíricos produzidos por agências governamentais, como os Anuários do Fórum Brasileiro de Segurança Pública, além de estudos locais que dialogam com realidades regionais específicas.

Os resultados evidenciam a urgência de reconfigurar o transporte público não apenas como política de mobilidade, mas como espaço de cidadania, justiça e liberdade para as mulheres. Essa transformação constitui condição essencial para que as cidades se tornem, de fato, territórios do bem-viver.

1. SUSTENTABILIDADE, BEM-VIVER E MOBILIDADE URBANA

O conceito de bem-viver, oriundo das epistemologias andinas e reafirmado por teorias decoloniais latino-americanas, configura-se como alternativa à lógica hegemônica do desenvolvimento capitalista, centrada no crescimento econômico, na produção e no consumo, e que ignora a qualidade das relações humanas e suas conexões com o meio ambiente e a cultura¹.

Essa crítica adquire especial relevância diante das metas propostas pela Nova Agenda Urbana das Nações Unidas, a qual compromete os Estados a assegurar o acesso equitativo aos espaços urbanos, incluindo transporte público, serviços de saúde, educação e informação, com especial atenção às pessoas com deficiência e em situação de vulnerabilidade².

Sob a perspectiva do bem viver, a sustentabilidade urbana torna-se viável apenas quando fundamentada em dimensões intersubjetivas, socioculturais e socioambientais, capazes de integrar distintas formas de existência, valores e necessidades humanas. Essa concepção rompe com o paradigma do progresso linear ao valorizar relações plurais, a interculturalidade e a justiça social como fundamentos essenciais da política pública urbana³.

As Epistemologias do Sul e a perspectiva emancipatória, alinhada aos preceitos do bem-viver, apresenta-se como um paradigma ético-político voltado à reconfiguração das cidades a partir da dignidade coletiva e da valorização da diversidade sociocultural. Assim, a sustentabilidade urbana não se reduz à infraestrutura ambiental ou à organização territorial, mas se vincula, de forma indissociável, à qualidade da vida

¹ ACOSTA, Alberto. **O Bem-Viver: uma oportunidade para imaginar outros mundos**. Rio de Janeiro: Elefante, 2016 e GUDYNAS, Eduardo; ACOSTA, Alberto. **El buen vivir mas allá del desarrollo. Quehacer**. Lima: Desco, 2008.

² ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. **Nova agenda urbana**. Habitat III. Quito 17 a 20 out. 2016. Disponível em: https://cnm.org.br/cms/images/Informe/NUA-Portuguese-Angola_1.pdf. Acesso em: 28 jun. 2025.

³ CORTEZ, David. La construcción social del "Buen Vivir" (Sumak Kawsay) en Ecuador. Genealogía del diseño y gestión política de la vida. In: **Aportes Andinos**, 28, p.1-23, 2011. Disponível em: <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/2788>. Acesso em: 27 jun. 2025.

cotidiana — especialmente no que se refere ao direito de ir e vir com segurança e ao respeito à integridade das pessoas em situação de maior vulnerabilidade, como as mulheres.

A Nova Agenda Urbana, em convergência com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis; ODS 5 – Igualdade de Gênero), defende o desenvolvimento urbano inclusivo, resiliente e seguro⁴. Tais diretrizes estabelecem o compromisso com cidades acessíveis e seguras para todas as pessoas, destacando a centralidade do transporte público nesse processo⁵. No entanto, persistem práticas urbanas que mantêm múltiplas formas de violência e exclusão, negando às mulheres o pleno exercício do direito à mobilidade segura.

A ausência de participação feminina nos processos decisórios de planejamento urbano e as recorrentes experiências de importunação sexual, assédio e violência simbólica nos sistemas de transporte coletivo evidenciam os limites das abordagens tradicionais de sustentabilidade e mobilidade urbana. Os danos decorrentes dessas violências, embora significativos, ainda não ocupam lugar central na formulação das políticas públicas.

Contudo, sob a ótica das epistemologias emancipatórias e do bem-viver, tais experiências precisam ser visibilizadas e tratadas como violências estruturais que produzem impactos psíquicos, sociais e políticos, e que, por isso, devem ser consideradas na elaboração de políticas públicas de mobilidade urbana eficazes e inclusivas.

As soluções demandam uma abordagem interseccional e participativa, capaz de enfrentar os efeitos da colonialidade do poder, do ser e do saber sobre os corpos generificados e racializados das mulheres⁶. A dimensão intercultural do bem-viver possibilita reconhecer a diversidade de modos de habitar a cidade e de experienciar o transporte urbano com segurança, pelo simples fato de ser humano, promovendo o respeito e a alteridade diante das diferenças.

O reconhecimento das trajetórias históricas marcadas por gênero, raça, classe e territorialidade exige a ruptura com a padronização eurocêntrica do espaço urbano. É

⁴ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS - ONU. **AGENDA 2030: 17 Objetivos para transformar o mundo**. 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>. Acesso em: 28 jun. 2025.

⁵ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. **Nova agenda urbana**. Habitat III. Quito 17 a 20 out. 2016. Disponível em: https://cnm.org.br/cms/images/Informe/NUA-Portuguese-Angola_1.pdf. Acesso em: 28 jun. 2025.

⁶ QUIJANO, Aníbal. Colonialidad do poder, eurocentrismo e América Latina. In: LANDER, Edgardo (Org.). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e clínicas sociais**. Perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: Clacso, 2005, p. 117-142. Disponível em: https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/sur-sur/20100624103322/12_Quijano.pdf. Acesso em: 20 jun. 2025; LUGONES, María. Rumo a um feminismo decolonial. **Revista de Estudos Feministas**, v. 22, n. 3, p. 929-934, dez., 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ref/a/QtnBjL64Xvssn9F6FHJqznb>. Acesso em: 25 jun. 2025; WALSH, Catherine. Interculturalidade e decolonialismo do poder um pensamento e posicionamento “outro” a partir da diferença colonial. **Revista eletrônica da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Pelotas (UFPeL)**, Pelotas, v. 5, n. 1, p. 6-39, jan./jul., 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/revistadireito/article/view/15002>. Acesso em: 28 jun. 2025.

necessário promover uma cidade sustentável que dialogue com seus múltiplos sujeitos, inclusive aqueles historicamente silenciados e subalternizados⁷. Essa mudança de paradigma é condição indispensável para afirmar a mobilidade segura como um direito fundamental, e não como um privilégio reservado a determinados grupos sociais.

De forma convergente com as reivindicações decoloniais, a decolonialidade, concebida na América Latina por autores como Quijano e Mignolo⁸, é uma crítica ao eurocentrismo e à persistência da colonialidade nas estruturas de poder, saber e subjetividade, propondo sua desconstrução a partir das experiências dos povos subalternizados. Nesse mesmo cenário de crítica às desigualdades estruturais, o Relatório de Brundtland, de 1987, já reconhecia que o desenvolvimento sustentável deveria articular crescimento econômico, equidade social e preservação ambiental, considerando os marcadores de desigualdade em contextos regionais⁹.

Essa concepção reforça o imperativo de elaborar políticas urbanas que garantam acesso digno, seguro e sustentável aos meios de transporte, contemplando as necessidades específicas de categorias especiais, como as mulheres. Nesse sentido, a proposta decolonial do bem-viver desafia a lógica hierárquica e tecnocrática do planejamento urbano, que invisibiliza saberes populares, periféricos e femininos sobre a cidade.

Em oposição a esse modelo linear, defende-se uma gestão compartilhada, participativa e plurinacional dos espaços urbanos¹⁰, na qual a mobilidade seja compreendida como expressão de liberdade, autonomia e dignidade humana. Sob essa perspectiva, o transporte público deve ser concebido como elemento estruturante do bem-viver nas cidades.

Para além de sua função técnica, deve ser reposicionado como instrumento de garantia de direitos, fortalecimento de vínculos comunitários e promoção de uma cidade segura para todas as pessoas — especialmente para as mulheres. A ausência de políticas efetivas de enfrentamento à violência em ônibus, trens, estações, embarcações e outros meios de transporte coletivo compromete a efetividade da Nova Agenda Urbana e

⁷ SPIVAK, Gayatri Chakravorty. **Pode o subalterno falar?** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

⁸ QUIJANO, Aníbal. Colonialidad do poder, eurocentrismo e América Latina. In: LANDER, Edgardo (Org.). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e clínicas sociais**. Perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: Clacso, 2005, p. 117-142. Disponível em: https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/sur-sur/20100624103322/12_Quijano.pdf. Acesso em: 20 jun. 2025; MIGNOLO, Walter. **Histórias locais/projetos globais: colonialidade, saberes subalternos e pensamento liminar**. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2003.

⁹ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS -ONU. **Relatório de Brundtland**. Nosso futuro comum. 1987. Disponível em: <https://www.are.admin.ch/are/en/home/media/publications/sustainable-development/brundtland-report.html>; Acesso em: 27 jun. 2025.

¹⁰ ACOSTA, Alberto. **O Bem-Viver: uma oportunidade para imaginar outros mundos**. Rio de Janeiro: Elefante, 2016; GUDYNAS, Eduardo; ACOSTA, Alberto. **El buen vivir mas allá del desarrollo. Quehacer**. Lima: Desco, 2008.

reafirma as estruturas coloniais e patriarcais que ainda regem a organização dos espaços urbanos.

Nesse contexto, o bem-viver, ao reivindicar uma sustentabilidade ancorada na equidade de gênero, no respeito à diversidade e na solidariedade, consolida-se como proposta para a reestruturação dos deslocamentos coletivos nas cidades. O transporte urbano, sob essa ótica, deve ser compreendido como um direito fundamental e uma prática cidadã, que assegure às mulheres o acesso ao espaço público de forma segura, autônoma e igualitária.

A integração dos princípios do bem-viver¹¹ aos compromissos da Nova Agenda Urbana¹² impõe o reconhecimento de que a violência nos transportes públicos constitui grave violação dos direitos humanos das mulheres. Enquanto as desigualdades estruturais de gênero que se manifestam cotidianamente nos deslocamentos urbanos não forem efetivamente enfrentadas, a sustentabilidade urbana permanecerá incompleta.

Repensar o transporte, portanto, é repensar a cidade — e repensar a cidade é, necessariamente, reimaginar as condições de sustentabilidade e de um viver digno, coletivo e livre de opressões.

2. MOBILIDADE URBANA E VIOLÊNCIAS CONTRA AS MULHERES

O direito à mobilidade urbana constitui expressão do direito à liberdade de ir e vir, à acessibilidade e à segurança, ancorando-se na dignidade da pessoa humana. Trata-se de um dos pilares fundamentais da cidadania e da plena participação na vida urbana.

A Lei n. 12.587/2012, ao instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece marcos normativos importantes para o ordenamento do setor. Contudo, essa normativa carece de uma abordagem sensível às desigualdades estruturais de raça, classe e gênero que atravessam os deslocamentos cotidianos nas cidades brasileiras.

A análise da vivência das mulheres nos espaços públicos, especialmente no transporte coletivo, revela uma profunda desconexão entre as garantias constitucionais e legislativas e a realidade cotidiana. A violência de gênero nos transportes configura uma das expressões mais perversas da violação da autonomia e da dignidade feminina, por meio de práticas que visam a intimidar, constranger e silenciar, limitando subjetiva e objetivamente o exercício do direito fundamental de ir e vir.

¹¹ ACOSTA, Alberto. *O Bem-Viver: uma oportunidade para imaginar outros mundos*. Rio de Janeiro: Elefante, 2016.

¹² ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. *Nova agenda urbana*. Habitat III. Quito 17 a 20 out. 2016. Disponível em: https://cnm.org.br/cms/images/Informe/NUA-Portuguese-Angola_1.pdf. Acesso em: 28 jun. 2025.

Tais violências assumem diversas formas — desde toques não consentidos em veículos lotados, comentários de cunho sexual, exposição genital por agressores, até perseguições e ejaculações públicas —, muitas vezes, ignoradas pelo entorno e pelas instituições responsáveis pela governança urbana. Além dos danos físicos, os efeitos psicológicos dessas violências são profundos e duradouros: medo, vergonha, ansiedade e retração social tornam-se sensações recorrentes, levando muitas mulheres a evitarem trajetos, alterarem horários de circulação e renunciarem a oportunidades educacionais e profissionais.

As barreiras simbólicas e subjetivas impostas por essas práticas reforçam uma lógica patriarcal que objetiva restringir a presença dos corpos femininos no espaço público. Não se trata apenas de ofensas à integridade individual, mas da manutenção de um sistema de controle simbólico que perpetua a exclusão das mulheres das dinâmicas urbanas. A esse respeito, a análise de Okin¹³ sobre a separação entre as esferas pública e privada contribui para compreender como a presença feminina no espaço urbano — notadamente no transporte coletivo — continua submetida a restrições materiais e simbólicas.

A lógica patriarcal, que historicamente confinou as mulheres ao espaço doméstico, ressignifica-se hoje nas práticas cotidianas de violência que limitam sua circulação autônoma. A constante ameaça de assédio e importunação sexual funciona, nesse contexto, como um dispositivo de controle que reforça a noção de que o lar é o único espaço seguro para as mulheres, excluindo-as, de forma contemporânea, da esfera pública¹⁴.

As formas mais recorrentes de violência praticadas contra mulheres nos transportes públicos — assédio e importunação sexual — passaram a ter tipificação penal com a promulgação da Lei n. 13.718/2018, que reconhece a gravidade de atos anteriormente banalizados, como toques indesejados, masturbação em público e verbalizações sexistas. Ainda assim, a prática permanece cotidiana e frequentemente naturalizada.

Segundo dados do Fórum Brasileiro de Segurança Pública¹⁵, em 2022, foram registradas, em média, 52 denúncias de importunação sexual por dia — número que, apesar de elevado, representa apenas uma fração da realidade diante da subnotificação

¹³ OKIN, Susan Moller. Gênero, o público e o privado. **Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 16, n. 2, p. 305-332, maio/ago., 2008. Disponível em: <https://www.sci-elo.br/j/ref/a/4MBhqfxYmpPPPkqQN9jd5hB>. Acesso em: 17 jul. 2025.

¹⁴ OKIN, Susan Moller. Gênero, o público e o privado. **Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 16, n. 2, p. 305-332, maio/ago., 2008. Disponível em: <https://www.sci-elo.br/j/ref/a/4MBhqfxYmpPPPkqQN9jd5hB>. Acesso em: 17 jul. 2025.

¹⁵ FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **17º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2023. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2023/07/anuario-2023.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2025.

causada pelo medo, vergonha e descrédito institucional. Em 2023, o 18º Anuário Brasileiro de Segurança Pública contabilizou 41.371 casos de importunação sexual e 8.135 ocorrências de assédio sexual em todo o país¹⁶, demonstrando a persistente vulnerabilidade das mulheres nos espaços urbanos.

Mesmo após o avanço legislativo representado pela Lei n. 13.718/2018, o ambiente urbano segue sendo um espaço onde essas violências são reproduzidas cotidianamente. A gravidade e a regularidade dos casos reforçam a urgência de políticas públicas eficazes, com enfoque interseccional, que articulem ações de prevenção, acolhimento às vítimas e responsabilização dos agressores. Sem esse enfrentamento estruturado, o direito das mulheres à mobilidade segura e digna continuará sendo sistematicamente violado¹⁷.

É importante considerar que a desigualdade de gênero no transporte público vai além das formas explícitas de violência. As estruturas do sistema de mobilidade urbana, frequentemente, desconsideram as especificidades dos deslocamentos femininos — como rotinas que envolvem múltiplos destinos relacionados ao trabalho, ao cuidado e à vida familiar —, somadas à ausência de infraestrutura adequada, terminais mal iluminados e escassez de presença institucional. Tal configuração acentua o sentimento de insegurança e limita a liberdade de locomoção das mulheres, sobretudo das mais jovens, racializadas e de baixa renda¹⁸.

No contexto dos desafios regionais, pesquisa empírica conduzida em Chapecó/SC com 30 usuárias do transporte coletivo¹⁹ revelou dados alarmantes: 73,33% das entrevistadas relataram ter sido vítimas de importunação sexual e 83,33% presenciaram assédio contra outras mulheres. As formas mais frequentes foram contato físico indesejado (43,33%), comentários de cunho sexual (20%) e exposição genital (10%), ocorrendo majoritariamente dentro dos ônibus (47%) e nos terminais urbanos (20%).

Além disso, 56,66% não sabiam como proceder diante de uma situação de assédio e 43,33% afirmaram saber, mas relataram medo de reagir. Nenhuma das vítimas registrou boletim de ocorrência e apenas 13% das testemunhas reportaram o fato à

¹⁶ FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **18º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2024. Disponível em: <https://publicacoes.forumseguranca.org.br/handle/123456789/253>. Acesso em: 28 jun. 2025.

¹⁷ FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **18º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2024. Disponível em: <https://publicacoes.forumseguranca.org.br/handle/123456789/253>. Acesso em: 28 jun. 2025.

¹⁸ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. **Atlas da Violência 2021**. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/5141-atlasdaviolencia2021completo.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2025.

¹⁹ WENCZENOVICZ, Thais Janaína; LOCATELI, Cláudia Cinara.; ROSA, Fernanda. Corpos, coletivos femininos e importunação sexual no transporte público de Chapecó/SC: reflexões interdisciplinares. **Caderno Pedagógico**, v. 21, n. 8, p. e7260, 2024. Disponível em: <https://ojs.studiespublicacoes.com.br/ojs/index.php/cadped/article/view/7260>. Acesso em: 29 jun. 2025.

empresa, que não adotou medidas²⁰. Esses dados revelam o descrédito nas instituições públicas e o ciclo contínuo de revitimização das mulheres.

A análise também evidencia que mulheres com renda de até três salários mínimos são mais vulneráveis à violência no transporte público, e que a faixa etária entre 18 e 24 anos concentra o maior número de ocorrências²¹. A sensação de insegurança é agravada no período noturno, considerado o mais perigoso por 83% das entrevistadas, em razão da diminuição do fluxo de pessoas e da ausência de fiscalização.

A exclusão de mulheres das políticas de mobilidade urbana reflete o que a teoria decolonial denomina como “colonialidade do poder” — uma estrutura que silencia e subordina corpos femininos às lógicas masculinas de controle do espaço²². Essa exclusão não é apenas simbólica: ela se materializa na ausência de respostas estatais eficazes, legitimando a apropriação dos corpos femininos nos espaços públicos e perpetuando um sistema patriarcal de dominação.

Segundo pesquisa da ActionAid, 86% das mulheres brasileiras que utilizam transporte público já sofreram algum tipo de assédio. O estudo derivou do relatório “Visível e Invisível”, do Fórum Brasileiro de Segurança Pública²³, que confirma que o transporte público é um dos locais mais mencionados como espaço recorrente de violência, incluindo toques indesejados, perseguições, gestos obscenos e agressões verbais. Nesse cenário, o transporte coletivo converte-se em um espaço de vigilância e tensão constante, afetando diretamente o direito das mulheres à cidade, à liberdade de locomoção e aos direitos fundamentais relacionados.

A construção de uma mobilidade urbana segura, inclusiva e igualitária — conforme assegurado pela Constituição Federal de 1988 e pela Nova Agenda Urbana²⁴ — exige o reconhecimento das desigualdades estruturais que atravessam a experiência das mulheres no espaço urbano. O transporte público precisa ser resignificado como espaço de cidadania e respeito, onde as mulheres possam exercer plenamente sua autonomia e usufruir dos direitos fundamentais garantidos.

²⁰ WENCZENOVICZ, Thais Janaína; LOCATELI, Cláudia Cinara.; ROSA, Fernanda. Corpos, coletivos femininos e importunação sexual no transporte público de Chapecó-SC: reflexões interdisciplinares.

²¹ FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **17º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2023. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2023/07/anuario-2023.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2025.

²² LUGONES, María. Rumo a um feminismo decolonial. *Revista de estudos feministas*, v. 22, n. 3, p. 929-934, dez. 2014.

²³ FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **17º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2023. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2023/07/anuario-2023.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2025.

²⁴ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. **Nova agenda urbana**. Habitat III. Quito 17 a 20 out. 2016. Disponível em: https://cnm.org.br/cms/images/Informe/NUA-Portuguese-Angola_1.pdf. Acesso em: 28 jun. 2025.

3. SUSTENTABILIDADE E EQUIDADE DE GÊNERO NA MOBILIDADE URBANA

A cidade é, simultaneamente, espaço de circulação e de exclusão, onde as desigualdades de gênero, raça e classe se materializam cotidianamente. A mobilidade urbana, enquanto expressão do direito à cidade, não é igualitária. Ela reproduz hierarquias históricas que restringem, de forma direta e simbólica, o acesso das mulheres — especialmente jovens, negras e empobrecidas — aos espaços públicos. O transporte coletivo, longe de cumprir seu papel de instrumento de inclusão, tem se tornado palco recorrente de violências visíveis e invisíveis que silenciam, intimidam e excluem²⁵.

As violências de gênero nos trajetos urbanos vão além do assédio e da importunação sexual. Elas se expressam também na invisibilização das trajetórias femininas no planejamento urbano, na negligência em relação a rotas, horários e infraestrutura adequadas, e na ausência de mecanismos efetivos de denúncia e acolhimento. Trata-se de um sistema que reflete e perpetua a lógica patriarcal, mantendo as mulheres subordinadas a uma organização social e espacial excludente²⁶.

A partir da perspectiva interseccional proposta por Crenshaw²⁷, é possível compreender como a violência de gênero atinge com maior intensidade mulheres negras e periféricas. O cruzamento entre racismo, sexismo e desigualdade de classe gera formas específicas de vulnerabilidade, frequentemente negligenciadas tanto por políticas públicas quanto por abordagens feministas hegemônicas. Mulheres negras, historicamente hipersexualizadas e deslegitimadas socialmente, enfrentam não apenas a violência direta, mas também o silenciamento institucional e comunitário, que impede a denúncia e legitima a exclusão²⁸.

Os dados reforçam a gravidade desse cenário: em São Paulo, embora representem 36% da população feminina, mulheres negras compõem 43% das usuárias do transporte

²⁵ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. **Atlas da Violência 2021**. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/5141-atlasdaviolencia2021completo.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2025; LINK, Clarisse Cunha (coord.). INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP Brasil). **Transporte para Todas: gênero e raça na mobilidade urbana**. Resumo Executivo: lições aprendidas e conclusões. São Paulo, 2022. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2023/04/Transporte-para-Todas_-Resumo-Executivo.pdf. Disponível em: 29 jun. 2025.

²⁶ QUIJANO, Aníbal. Colonialidad do poder, eurocentrismo e América Latina. In: LANDER, Edgardo (Org.). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e clínicas sociais**. Perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: Clacso, 2005. p. 117-142. Disponível em: https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/sur-sur/20100624103322/12_Quijano.pdf. Acesso em: 20 jun. 2025; LUGONES, María. Rumo a um feminismo decolonial. **Revista de estudos feministas**, v. 22, n. 3, p. 929-934, dez. 2014.

²⁷ CRENSHAW, Kimberlé W. Race, Gender, and Sexual Harassment. **Columbia Law School Scholarship Archive**, 1992. Disponível em: https://scholarship.law.columbia.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3872&context=faculty_scholarship. Acesso em: 28 jun. 2025.

²⁸ LINK, Clarisse Cunha (coord.). INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP Brasil). **Transporte para Todas: gênero e raça na mobilidade urbana**. Resumo Executivo: lições aprendidas e conclusões.

público, sendo também as que mais relatam experiências de assédio, medo e superlotação. A ausência de cláusulas contratuais sensíveis a gênero e raça nos sistemas de transporte público, aliada à ineficiência dos canais de denúncia, contribui para a perpetuação de um ambiente urbano hostil²⁹.

O feminismo decolonial oferece, nesse contexto, uma chave analítica potente. Autoras como María Lugones³⁰, Catherine Walsh³¹ e Crenshaw³² denunciam a colonialidade que podem ser pensadas nos contextos das cidades modernas, planejadas a partir de uma lógica eurocentrada, masculina e capitalista que subalterniza corpos, saberes e territórios. O transporte público, ao violentar cotidianamente mulheres negras e periféricas, não apenas falha como política de mobilidade: reforça uma estrutura de exclusão epistêmica, social e simbólica.

As políticas públicas precisam abandonar a ilusão da neutralidade urbana e assumir uma postura interseccional e decolonial, que reconheça as desigualdades estruturais como componentes centrais na formulação de soluções. A Nova Agenda Urbana, alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 5 e ODS 11), compromete os Estados com a construção de cidades inclusivas, seguras e resilientes. No entanto, a efetividade desse compromisso exige ruptura com o padrão excludente e revitimizador atualmente vigente.

Nesse sentido, o relatório executivo Transporte para Todas³³ propõe medidas estruturantes: implementação de protocolos unificados para casos de violência, criação de indicadores sensíveis a gênero e raça, e aumento da participação de mulheres — especialmente negras — nos espaços decisórios e operacionais da mobilidade urbana. Também recomenda cláusulas contratuais que assegurem acessibilidade noturna, formação de agentes para lidar com violência de gênero e campanhas educativas permanentes. Essas ações, ancoradas na abordagem interseccional, visam a enfrentar a colonialidade das políticas públicas e transformar o transporte coletivo em um espaço seguro e justo.

Resultados da pesquisa empírica realizada em Chapecó/SC reforçam a urgência dessas mudanças. Alarmantemente, 56,66% das usuárias não sabiam como proceder diante da violência, e nenhuma registrou boletim de ocorrência, revelando o descrédito

²⁹ LINK, Clarisse Cunha (coord.). INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP Brasil). **Transporte para Todas: gênero e raça na mobilidade urbana. Resumo Executivo: lições aprendidas e conclusões.**

³⁰ LUGONES, María. Rumo a um feminismo decolonial. *Revista de estudos feministas*, v. 22, n. 3, p. 929-934, dez. 2014.

³¹ WALSH, Catherine. Interculturalidade e decolonialismo do poder um pensamento e posicionamento "outro" a partir da diferença colonial. *Revista eletrônica da faculdade de direito da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL)*, Pelotas, v. 5, n. 1, p. 6-39, jan./jul., 2019.

³² CRENSHAW, Kimberlé W. Race, Gender, and Sexual Harassment. *Columbia Law School Scholarship Archive*, 1992.

³³ LINK, Clarisse Cunha (coord.). INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP Brasil). **Transporte para Todas: gênero e raça na mobilidade urbana. Resumo Executivo: lições aprendidas e conclusões.**

nas instituições e a revitalização³⁴.

Dentre as sugestões das entrevistadas para aprimorar a segurança estão: instalação de postos de atendimento específicos para mulheres (56,66%), melhoria na iluminação dos pontos de ônibus (16,66%) e uso de veículos exclusivos (6,66%)³⁵. Tais demandas demonstram que as soluções existem, mas requerem escuta qualificada, investimento público e vontade política para romper com os padrões de omissão e negligência.

Mais do que respostas penais, é necessária uma transformação paradigmática. Incorporar o conceito de bem-viver, oriundo das epistemologias decolônias, representa um caminho ético-político para a formulação de políticas públicas centradas na coletividade, na dignidade humana e no respeito às diferenças³⁶. Essa abordagem rompe com o desenvolvimento centrado na lógica do capital e propõe uma convivência urbana baseada na equidade e na justiça social.

Articulado à Nova Agenda Urbana e à Agenda 2030, o bem-viver permite vislumbrar uma política de mobilidade sensível às experiências e saberes das mulheres, especialmente daquelas que historicamente foram silenciadas: negras, periféricas, jovens e trabalhadoras. A mobilidade urbana deve ser concebida não apenas como deslocamento físico, mas como expressão de liberdade, pertencimento e cidadania.

Como afirmam Gudynas e Acosta³⁷, a sustentabilidade autêntica exige transformações profundas nas relações sociais, nos valores e nas formas de organização dos espaços. É necessário, portanto, abandonar os padrões de uma cidade que tolera o sexismo e o racismo estrutural, e construir coletivamente novos modos de existir na cidade — onde a presença das mulheres nos transportes públicos seja acolhida com segurança, dignidade e respeito.

Por fim, garantir o direito das mulheres à mobilidade segura é assegurar o exercício pleno da cidadania. É permitir que possam ocupar os espaços urbanos sem medo, com liberdade e autonomia. E, sobretudo, é reconhecer que nenhuma cidade será verdadeiramente sustentável, democrática ou justa enquanto persistirem estruturas que legitimam a violência, o silenciamento e a exclusão das mulheres dos espaços públicos.

³⁴ WENCZENOVICZ, Thais Janaína; LOCATELI, Cláudia Cinara.; ROSA, Fernanda. *Corpos, coletivos femininos e importunação sexual no transporte público de Chapecó/SC: reflexões interdisciplinares*.

³⁵ WENCZENOVICZ, Thais Janaína; LOCATELI, Cláudia Cinara.; ROSA, Fernanda. *Corpos, coletivos femininos e importunação sexual no transporte público de Chapecó/SC: reflexões interdisciplinares*.

³⁶ ACOSTA, Alberto. *O Bem-Viver: uma oportunidade para imaginar outros mundos*. Rio de Janeiro: Elefante, 2016 e GUDYNAS, Eduardo; ACOSTA, Alberto. *El buen vivir mas allá del desarrollo. Quehacer*. Lima: Desco, 2008.

³⁷ GUDYNAS, Eduardo; ACOSTA, Alberto. *El buen vivir mas allá del desarrollo. Quehacer*. Lima: Desco, 2008.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise crítica da mobilidade urbana brasileira, à luz dos direitos fundamentais, da Nova Agenda Urbana e das epistemologias do bem-viver, evidencia que o sistema de transporte público permanece estruturado sobre bases desiguais, patriarcais e racializadas. Longe de garantir o direito à cidade em sua plenitude, ele impõe, cotidianamente, múltiplas formas de violência simbólica e material às mulheres — especialmente negras, periféricas e de baixa renda —, que figuram como as principais usuárias e, paradoxalmente, como as mais negligenciadas pelo poder público.

A violência no transporte coletivo não é um fenômeno isolado, mas expressão de uma engrenagem sistêmica de exclusão. Trata-se de uma forma de controle social que restringe o direito de ir e vir, reforça a colonialidade de gênero e inscreve nos corpos femininos a condição de subalternidade. O silenciamento das demandas femininas no planejamento urbano e a omissão das instituições diante das violências recorrentes reafirmam a fragilidade das políticas públicas em assegurar uma cidade segura, inclusiva e democrática.

Superar esse cenário exige mais do que reforço penal ou ações legislativas emergenciais. Requer a adoção de uma política urbana feminista, interseccional e decolonial, que reconheça a historicidade das desigualdades e proponha novas formas de ocupação e gestão dos espaços públicos. A centralidade da escuta das mulheres, o enfrentamento das opressões estruturais e a redistribuição do poder nas decisões urbanas devem compor os alicerces de um novo paradigma de mobilidade urbana com propósito de sustentabilidade social.

O bem-viver, nesse contexto, apresenta-se como alternativa ética e política ao modelo urbano hegemônico. Ao propor uma cidade fundada na dignidade coletiva, reciprocidade e na valorização da pluralidade de saberes, esse paradigma permite reconstruir a mobilidade urbana como prática inclusiva e emancipatória. A garantia do direito ao transporte público com segurança, respeito e liberdade está intimamente articulada à efetivação do direito à cidade como um espaço de justiça relacional, onde nenhuma mulher seja silenciada, violada ou excluída.

A cidade que se almeja é aquela em que todas as mulheres — independentemente de raça, classe, geração, território ou identidade — possam transitar com segurança, acessar oportunidades, construir pertencimento e exercer plenamente sua cidadania. Cabe ao Estado, às instituições públicas e à sociedade civil assumir esse compromisso de base decolonial como um imperativo ético, político e estrutural em direção a uma cidade sustentável, democrática e equitativa.

REFERÊNCIAS DAS FONTES CITADAS

ACOSTA, Alberto. **O Bem-Viver**: uma oportunidade para imaginar outros mundos. Rio de Janeiro: Elefante, 2016.

CRENSHAW, Kimberlé W. Race, Gender, and Sexual Harassment. **Columbia Law School Scholarship Archive**, 1992. Disponível em: https://scholarship.law.columbia.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3872&context=faculty_scholarship. Acesso em: 28 jun. 2025.

GUDYNAS, Eduardo; ACOSTA, Alberto. **El buen viver mas allá del desarrollo**. Quehacer. Lima: Desco, 2008.

BUENO, Samira; MARTINS, Juliana; BRANDÃO, Juliana; SOBRAL, Isabela; LAGRECA, Amanda. **Visível e invisível**: A vitimização de mulheres no Brasil, 4ª edição, 2023. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2023/03/visiveleinvisivel-2023-relatorio.pdf>. Acesso em: 27 jun. 2025.

CORTEZ, David. La construcción social del “Buen Vivir” (Sumak Kawsay) en Ecuador. Genealogía del diseño y gestión política de la vida. In: **Aportes Andinos**, 28, p.1-23, 2011. Disponível em: <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/2788>. Acesso em: 27 jun. 2025.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **17º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2023. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2023/07/anuario-2023.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2025.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **18º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2024. Disponível em: <https://publicacoes.forumseguranca.org.br/handle/123456789/253>. Acesso em: 28 jun. 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. **Atlas da Violência 2021**. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/5141-atlasdaviolencia2021completo.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2025.

LINK, Clarisse Cunha (coord.). INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP Brasil). **Transporte para Todas**: gênero e raça na mobilidade urbana. Resumo Executivo: lições aprendidas e conclusões. São Paulo, 2022. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2023/04/Transporte-para-Todas_-Resumo-Executivo.pdf. Acesso em: 29 jun. 2025.

LUGONES, María. Rumo a um feminismo decolonial. **Revista de estudos feministas**, v. 22, n. 3, p. 929-934, dez., 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ref/a/QtnBjL64Xvssn9F6FHJqnzb>. Acesso em: 25 jun. 2025.

MIGNOLO, Walter. Histórias locais/projetos globais: colonialidade, saberes subalternos e pensamento liminar. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2003.

OKIN, Susan Moller. Gênero, o público e o privado. **Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 16, n. 2, p. 305-332, maio/ago., 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ref/a/4MBhqfxYMpPPPkqQN9jd5hB>. Acesso em: 17 jul. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. Nova agenda urbana. Habitat III. Quito 17 a 20 out. 2016. Disponível em: https://cnm.org.br/cms/images/Informe/NUA-Portuguese-Angola_1.pdf. Acesso em: 28 jun. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS - ONU. **AGENDA 2030**: 17 Objetivos para transformar o mundo. 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>. Acesso em: 28 jun. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS -ONU. Relatório de Brundtland. Nosso futuro comum. 1987. Disponível em: <https://www.are.admin.ch/are/en/home/media/publications/sustainable-development/brundtland-report.html>; Acesso em: 27 jun. 2025.

QUIJANO, Aníbal. Colonialidad do poder, eurocentrismo e América Latina. In: LANDER, Edgardo (Org.). **A colonialidade do saber**: eurocentrismo e clínicas sociais. Perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: Clacso, 2005. p. 117-142. Disponível em: https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/sur-sur/20100624103322/12_Quijano.pdf. Acesso em: 20 jun. 2025.

SPIVAK, Gayatri Chakravorty. **Pode o subalterno falar?** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

WALSH, Catherine. Interculturalidade e decolialismo do poder um pensamento e posicionamento “outro” a partir da diferença colonial. **Revista eletrônica da faculdade de direito da Universidade Federal de Pelotas (UFPel)**, Pelotas, v. 5, n.1, p. 6-39, jan./jul., 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/revistadireito/article/view/15002>. Acesso em: 28 jun. 2025.

WENCZENOVICZ, Thais Janaína; LOCATELI, Cláudia Cinara.; ROSA, Fernanda. Corpos, coletivos femininos e importunação sexual no transporte público de Chapecó-SC: reflexões interdisciplinares. **Caderno Pedagógico**, v. 21, n. 8, p. e7260, 2024. Disponível em: <https://ojs.studiespublicacoes.com.br/ojs/index.php/cadped/article/view/7260>. Acesso em: 29 jun. 2025.

COMO CITAR:

WENCZENOVICZ, Thais Janaina; CORDÓN, Alicia Cárdenas; LOCATELI, Cláudia Cinara. Bem-ver, sustentabilidade mobilidade segura das mulheres. **Revista Direito e Política**. Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, vº 21, nº2, 2º quadrimestre de 2026. Available in: <https://periodicos.univali.br/index.php/rdp> - ISSN 1980-7791. DOI: <https://doi.org/10.14210/rdp.v21n2.p287-303>

SOBRE OS AUTORES:

Thais Janaina Wenczenovicz

Catedrática na Universidade de Salamanca, Centro de Ciências Jurídicas, Espanha (Cátedra CAPES). Docente adjunta/pesquisador sênior na Universidade Estadual do Rio Grande do Sul/UERGS. Pesquisadora PQg Produtividade/FAPERGS/Faixa 2. Professora Titular no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito/UNOESC. Professora no Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas/Universidade Federal da Fronteira Sul. Membro do Comitê Internacional Global Alliance on Media and Gender (GAMAG) - UNESCO. Co-líder do Grupo de Estudos e Pesquisa Interculturalidade e intersubjetividade: gênero, orientação sexual, raça e etnia/PPGD UNOESC. Membro da Rede de Pesquisa DECLIN Decolonizing and Comparing Legal Experiences Network. Membro da Rede Brasileira de Educação em Direitos Humanos no Rio Grande do Sul. Consultora ad hoc para avaliação de projetos em pesquisa e inovação da Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Estado de Santa Catarina/FAPESC. Membro do Conselho Estadual dos Povos Indígenas (CEPI/Rio Grande do Sul). Membro sócia-titular da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC). Membro da Red de Constitucionalismo Crítico de América Latina. E-mail: t.wencze@terra.com.br

Alicia Cárdenas Cordón

Doutora em Direito pela Universidade de Córdoba, Espanha. Recebeu o Prêmio María Zambrano 2024 de melhor tese de doutorado com perspectiva de gênero pela Universidade de Córdoba. É professora na área de Direito Constitucional, Universidade de Córdoba. É membro da Rede Feminista de Direito Constitucional e secretária da Cátedra de Memória Democrática da Universidade de Córdoba. Participou de intercâmbios e estadias de pesquisa na Colômbia e no México. E-mail: d12cacao@uco.es

Cláudia Cinara Locateli

Doutora em Direito pela Universidade do Oeste de Santa Catarina - Unoesc; Pós-Doutorado pelo no Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar de Ciências Humanas - PPGICH, da Universidade Federal Fronteira Sul, campus de Erechim/RS. Mestra em Direito pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC; Docente na Universidade Comunitária da Região de Chapecó - Unochapecó e na Universidade do Oeste de Santa Catarina - Unoesc; Advogada. Mediadora. Integrante do grupo de pesquisa: Interculturalidade, intersubjetividade e personalidade: gênero, orientação sexual, raça e etnia (PPGD/Unoesc). Desenvolve pesquisas em direitos humanos e fundamentais pelas epistemologias decoloniais e interseccionais, em temáticas imbricadas com constitucionalismo de gênero. E-mail: claudialocateli04@hotmail.com.

Recebido em: 01/07/2025
Aprovado em: 08/07/2026

Received: 01/07/2025
Approved: 08/07/2026