



INSTITUTO IGARAPÉ
a think and do tank

Uber



Enfrentando a violência contra as mulheres através das políticas de mobilidade

Índice

Enfrentando a violência contra as mulheres através das políticas de mobilidade	1
Violência contra a mulher: compreendendo os fatores de risco e proteção	2
Estratégias para combater a violência contra as mulheres: princípios orientadores	2
A mobilidade e a violência contra as mulheres ...	5
Notas de Fim	8

Enfrentando a violência contra as mulheres através das políticas de mobilidade

A evolução e a crescente valorização dos direitos das mulheres têm sido marcadas por um aumento nas ocorrências registradas de violência contra as mulheres, a despeito das várias ações de governos, entidades privadas e organizações da sociedade civil que buscam eliminar tal violência. No entanto, conforme apontado pela Plataforma EVA,¹ criada com o apoio da Uber, apenas 9% das políticas públicas dedicadas a essa questão no Brasil, na Colômbia e no México foram submetidas a avaliações de desempenho. Isso sugere que a efetividade das estratégias adotadas não está clara.

Com o objetivo de oferecer mais informações aos tomadores de decisão sobre a implementação de políticas públicas embasadas em evidências, o Instituto Igarapé, com o apoio da Uber, analisou 99 avaliações² de políticas públicas globais e identificou os princípios-chave voltados à prevenção e eliminação da violência contra as mulheres. Este documento explora alguns desses princípios, destacando os elementos ligados à mobilidade e como eles podem contribuir para fortalecer os fatores de proteção, mitigar os fatores de risco e influenciar positivamente a segurança e o empoderamento feminino.

Violência contra a mulher: compreendendo os fatores de risco e proteção

A violência contra as mulheres tem origem na desigualdade de gênero e é perpetuada por um sistema de crenças que relega as mulheres a uma posição inferior em relação aos homens na sociedade.³ Essas normas sociais e desigualdades influenciam os papéis desempenhados pelas mulheres, criam expectativas sociais sobre seu comportamento e, justamente por isso, aumentam os riscos e vulnerabilidades a que estão expostas.⁴

Existem características demográficas individuais que também ampliam a probabilidade de uma mulher se tornar vítima.⁵ As mulheres pertencentes a determinados grupos raciais e étnicos historicamente marginalizados, por exemplo, são mais suscetíveis à violência, pois esse sistema de crenças as coloca na base da pirâmide social.⁶

A violência direcionada às mulheres caracteriza-se fundamentalmente como uma violência pautada em questões de gênero. Características sociais e históricas atribuídas a mulheres de determinadas raças e etnias intensificam sua vulnerabilidade. O simples fato de ser mulher já acarreta riscos à integridade física e emocional. Além disso, identidades interseccionais que historicamente têm sido marginalizadas e negligenciadas nas políticas públicas,⁷ podem acrescentar níveis adicionais de vulnerabilidade. Essas camadas ficam ainda mais evidentes quando associadas a aspectos como raça, etnia, idade, identidade de gênero, orientação sexual, deficiência e religião. Em diversos países da América Latina, mulheres negras e indígenas, bem como meninas e idosas, se encontram em situações de maior susceptibilidade à violência.⁸

A análise detalhada dos dados sobre a incidência desse tipo de violência contra as mulheres nos permitiu identificar os padrões de vitimização e, conseqüentemente, isolar os fatores de risco individuais. Elaborar intervenções que reduzam a violência significa atenuar os impactos desses fatores de risco e confrontar as crenças estruturais que permeiam a sociedade.

Estratégias para combater a violência contra as mulheres: princípios orientadores

A violência contra as mulheres é complexa, tem múltiplas causas e ocorre em diversos níveis. Ela emerge de práticas culturais patriarcais que perpetuam a desigualdade de gênero, ocorre em ambientes públicos que amplificam fatores de risco e até mesmo no âmbito doméstico, pelas mãos daqueles que elas conhecem e deveriam confiar. Considerando esse panorama multifacetado, é impossível determinar qual estratégia é mais eficaz, mas sabemos que existem elementos que potencializam a eficácia das intervenções.

Antes de detalhar esses elementos, é importante esclarecer os tipos de intervenções realizadas. De maneira resumida, categorizamos as intervenções em dois grandes grupos: prevenção e proteção. As intervenções de prevenção visam transformar o sistema de crenças limitantes que aumenta os riscos e as vulnerabilidades das mulheres, promovendo a igualdade de gênero e o empoderamento feminino. Por outro lado, as intervenções de proteção são acionadas após a ocorrência da violência, buscando ampliar a resposta do Estado às necessidades das vítimas e evitar que os agressores repitam os atos de violência.

As intervenções voltadas à mobilidade entram na categoria de prevenção. Elas abordam fatores que podem potencializar a violência contra as mulheres, bem como aspectos mais gerais de igualdade de gênero. Nesse contexto, destacamos os princípios fundamentais para prevenir e erradicar a violência contra as mulheres que devem nortear qualquer intervenção visando sua erradicação.

1. A violência contra as mulheres está profundamente enraizada no sistema de crenças limitantes sobre o papel delas na sociedade. Iniciativas focadas no empoderamento feminino se mostram mais eficazes.

A violência contra as mulheres tem raízes em normas culturais patriarcais que se manifestam no controle sobre a esfera pública do Estado e dos meios de produção. É essencial disseminar conhecimento e promover campanhas de conscientização sobre esse sistema de crenças limitantes. No entanto, tais esforços precisam ser periodicamente reforçados e complementados por mudanças efetivas na sociedade, como garantir a participação e liderança política feminina em todos os aspectos da vida pública e do Estado.

Dentre os estudos analisados, destaca-se uma campanha muito bem-sucedida realizada no metrô da Cidade do México. Voltada para o público masculino, a campanha buscou conscientizar sobre temas como assédio sexual e outras formas de violência sexual contra mulheres e meninas em espaços públicos, especialmente no transporte. A campanha usou imagens impactantes e reais para retratar o assédio sexual. Embora tenha gerado resultados positivos durante sua execução e nos meses subsequentes, observou-se uma diminuição do efeito ao longo do tempo, o que reforça a necessidade de persistir na luta para mudar as normas de gênero.⁹

Da mesma forma, aumentar a presença de mulheres em ambientes de trabalho e reduzir a disparidade salarial são passos importantes para o empoderamento e a autonomia financeira das mulheres. Das 29 intervenções analisadas que focaram na autonomia financeira, aquelas que combinaram treinamento profissional, acesso ao crédito e iniciativas de transferência financeira ou salarial se mostraram particularmente bem-sucedidas.¹⁰

As intervenções conduzidas em países onde o patriarcado é fortemente enraizado tendem a ter impactos limitados. Tome-se como exemplo o Paquistão, que possui um programa dedicado em criar espaços públicos mais seguros para mulheres, mas que se depara com resistência ao tentar desafiar as normas de gênero patriarcais.¹¹ Já no Afeganistão, uma iniciativa voltada para o empoderamento feminino por meio de sua participação em lideranças comunitárias conseguiu ampliar a participação política das afegãs no nível local, mas não foi capaz de alterar seu poder de decisão no ambiente doméstico.¹²

2. A violência contra as mulheres é encarada como algo normal, é contagiosa e intergeracional.

As intervenções centradas em crianças e jovens são muito eficazes na prevenção da violência contra as mulheres, pois têm o potencial de evitar que essa população se torne vítima ou agressora no futuro. Esse tipo de ação atua na consolidação de núcleos familiares mais harmoniosos e foca na violência doméstica, com resultados eficazes na prevenção da violência no futuro.¹³

3. Medidas punitivas contra os agressores não surtiram efeito na diminuição da violência, enquanto intervenções voltadas à criação de marcos normativos de proteção demonstraram um impacto positivo.

As intervenções centradas no aumento das penas e na prisão dos agressores não impactaram significativamente a incidência da violência. Há um reconhecimento geral de que o simples endurecimento das penas não se reflete na redução da criminalidade,¹⁴ e os casos de violência doméstica comprovam essa constatação. Um estudo longitudinal realizado em Milwaukee, Estados Unidos, comparou os efeitos de uma iniciativa que aplicou reações aleatórias – um simples aviso ou detenção por 24 horas – a incidentes de violência doméstica. Os resultados mostraram que a detenção dos agressores não produziu uma diminuição da violência doméstica e, em alguns casos, houve até aumento na incidência de feminicídios.¹⁵

No entanto, as iniciativas voltadas para a criação de marcos normativos para proteger as mulheres, em particular contra a violência doméstica, tiveram um impacto positivo. Foram analisados dois estudos: um sobre a ratificação de convenções internacionais contra a violência e não discriminação das mulheres¹⁶ e outro específico sobre a Lei Maria da Penha no Brasil.¹⁷ Ambos os estudos concluíram que os marcos normativos contribuem para elevar a conscientização sobre a violência contra mulheres, e influenciaram particularmente na redução do número de assassinatos de mulheres por seus parceiros.

4. A violência contra as mulheres possui múltiplas causas e se manifesta em vários níveis, tornando sua solução uma tarefa complexa. As intervenções de longa duração que abordam tanto os fatores de proteção quanto os de risco se revelaram as mais eficazes.

Ainda que certas intervenções de curto prazo mostrem efeitos positivos imediatos, com o passar dos anos, esses impactos tendem a diminuir e desaparecer devido à persistência do sistema de crenças limitantes. Para garantir efeitos duradouros, é preciso abordar o sistema de crenças limitantes de forma contínua.¹⁸ Nessa análise, avaliamos ao menos cinco programas multidimensionais que tiveram duração de cinco anos ou mais. O que observamos foi que, de maneira geral, há dificuldade em implementar de maneira uniforme todas as vertentes programáticas propostas, e frequentemente os recursos são menores do que o orçado inicialmente. Além disso, esses programas muitas vezes não possuem metodologias de avaliação apropriadas dada a abrangência de suas iniciativas em diferentes áreas.¹⁹

A mobilidade e a violência contra as mulheres

As relações desiguais entre homens e mulheres na sociedade influenciam seus padrões de mobilidade, uso de transportes públicos e alternativas privadas, frequência e horários preferidos. As intervenções em infraestrutura de mobilidade que não levam em conta esses fatores correm o risco de favorecer mais os homens do que as mulheres, podendo até mesmo produzir efeitos adversos indesejados para elas.

A desigualdade de gênero se manifesta nas esferas doméstica, política, econômica e social, e afeta o acesso, a utilização e o controle de infraestruturas e serviços por homens e mulheres.²⁰ As melhorias na infraestrutura nem sempre beneficiam ambos os gêneros de maneira igualitária. A infraestrutura de transportes, em particular, costuma ser vista como neutra em relação ao gênero, como se não houvesse diferenças na maneira como homens e mulheres acessam e utilizam esses serviços.

No caso específico da infraestrutura do sistema de transportes, diversos fatores influenciam os hábitos de deslocamento de homens e mulheres e devem ser levados em consideração ao planejar intervenções nesse setor.²¹ Entre esses fatores, destacam-se o papel e a responsabilidade de homens e mulheres em relação ao trabalho e cuidados domésticos, bem como a oferta e disponibilidade de opções de transporte público e privado. Apesar dessas nuances, as decisões sobre os tipos de transporte disponíveis, as rotas e as frequências são tomadas na maioria das vezes por homens. Não apenas é menos frequente que as mulheres estejam à frente dessas decisões, como também não se avalia o impacto dessas decisões em suas vidas.

Tanto mulheres quanto homens, assim como meninos e meninas, utilizam diferentes modais de transporte para variados propósitos. Essas escolhas estão ligadas aos papéis de gênero e às relações produtivas e culturais das comunidades e cidades onde residem.²² Fatores socioeconômicos, por exemplo, influenciam as necessidades de serviços de transporte, sejam eles públicos ou privados, e a forma como são utilizados. Para garantir que as intervenções de mobilidade levem em consideração o gênero e sejam realmente inclusivas, esses fatores devem ser considerados. Apenas analisando os diferentes hábitos de deslocamento, e considerando os diferentes propósitos e necessidades dos usuários, é que os projetos de infraestrutura do sistema de transportes atenderão a todos de maneira efetiva.

Nesse contexto, sabemos que as mulheres costumam assumir grande parte do trabalho doméstico e de cuidados com a família, sendo responsáveis por levar as crianças à escola, entre outras obrigações sociais e profissionais.²³ A pandemia de Covid-19 aumentou essa sobrecarga. Em 2022, por exemplo, a América Latina constatou retrocessos no índice de paridade de gênero do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com muitas mulheres perdendo empregos ou sendo obrigadas a abandoná-los, devido ao aumento da carga doméstica.²⁴

Os homens, em contrapartida, tendem a ter menos responsabilidades desse tipo, utilizando o sistema de transportes para ir e voltar ao trabalho. Isso faz com que os padrões de mobilidade femininos sejam mais complexos. Devido a esse papel de cuidadora, além das obrigações domésticas, como as compras de mercado, as mulheres geralmente realizam trajetos mais diversificados e combinam diferentes propósitos num único deslocamento. Portanto, compreender esses padrões de mobilidade, aliados aos papéis de gênero, é fundamental para o desenvolvimento de projetos de infraestruturas de transportes que sejam de fato inclusivos.

Outra questão importante a ser levada em consideração é que o acesso aos diferentes meios de transporte varia entre homens e mulheres. Em sociedades mais tradicionais, os homens frequentemente dominam o uso de veículos motorizados e têm mais capacidade financeira para recorrer a modais privados, como táxis e serviços por aplicativo, como o Uber.²⁵ Nos centros urbanos, as mulheres constituem a maioria dos usuários de transporte público. Elas seguem rotas mais diversificadas, seja para o trabalho, seja para levar os filhos à escola.²⁶ Também é mais comum que se desloquem a pé, o que, especialmente nas zonas rurais, aumenta sua vulnerabilidade.²⁷ No campo, as responsabilidades entre homens e mulheres tendem a ser diferentes, com as mulheres muitas vezes se envolvendo em atividades agrícolas, além de coletar água e comprar alimentos. Muitas dessas tarefas são realizadas a pé.

Esse contexto, combinado com o fato de que as mulheres tendem a realizar múltiplas tarefas, significa que elas precisam se deslocar com mais frequência. A possibilidade de ter acesso a meios de transporte privados e de não terem gastos extras, que pode afetar sua autonomia financeira, permite que executem suas tarefas com eficiência e que possam aproveitar oportunidades profissionais e educacionais mais distantes. Uma pesquisa realizada na Índia,²⁸ por exemplo, revelou que muitas mulheres optam por desistir dos estudos ou escolhem instituições que não seriam sua primeira opção por medo de sofrerem violência no trajeto. Isso tem um impacto direto no empoderamento feminino.

É importante destacar que os índices de violência cometidos dentro dos transportes públicos são bastante elevados. A percepção das mulheres sobre a segurança nos meios de transporte vai além da preocupação com sua integridade física, ou com a segurança do veículo e das vias por onde circulam – ela engloba também o risco de sofrer assédio ou outras formas de violência sexual.

Por isso, as iniciativas de mobilidade devem, desde o início, entender esses padrões de comportamento e mobilidade de homens e mulheres, para que realmente beneficiem ambos. As intervenções devem facilitar o acesso a uma gama maior de oportunidades econômicas, educacionais ou de serviços de saúde, sem sobrecarregar financeiramente as mulheres.

Uma pesquisa realizada no sistema de trens urbanos do Rio de Janeiro²⁹ mostrou que as mulheres estão dispostas a pagar um valor adicional para ter um transporte mais seguro, como um vagão exclusivo. No entanto, o estudo também revelou que o nível de violência contra as mulheres fora desses espaços exclusivos tende a aumentar, e a percepção dos homens sobre mulheres que não utilizam esses espaços exclusivos é bastante negativa, com implicações que descreveremos mais adiante. Um estudo semelhante realizado na Cidade do México confirmou que, embora as mulheres aproveitem e se beneficiem de uma redução da violência nesses vagões exclusivos, houve um aumento de violência nos vagões mistos e nos horários em que não há vagões exclusivos.³⁰

Com base nessas observações preliminares, e na análise das avaliações de intervenções em transportes, identificamos as seguintes lições:

1. São escassas as avaliações sobre intervenções focadas em mobilidade e violência contra as mulheres.

Avaliações e intervenções relacionadas à mobilidade e prevenção da violência contra as mulheres são escassas. Das 99 análises realizadas pelo Instituto Igarapé, somente três tratavam especificamente de meios de transporte. Dentre essas, duas focavam na utilização dos espaços dedicados exclusivamente às mulheres no transporte público como forma de prevenir a violência.

2. A separação de homens e mulheres em espaços públicos pode gerar mais violência.

As avaliações mostraram que, apesar de o nível de violência contra mulheres em espaços exclusivos diminuir, há um aumento de violência em áreas mistas e reforça a crença entre homens de que as mulheres que não utilizam os espaços exclusivos estão mais “abertas” a assédios e abusos sexuais.

3. As mulheres estão dispostas a pagar mais por um transporte mais seguro, mas isso, por si só, é uma forma de violência patrimonial contra elas.

É essencial promover meios de mobilidade seguros para as mulheres sem afetar sua autonomia financeira e que não gerem custos adicionais em comparação aos homens. Nem todas as mulheres têm condições de arcar com esses custos adicionais, o que apenas reforça a desigualdade de gênero existente.

4. Os projetos de mobilidade podem influenciar positivamente a igualdade de gênero e empoderar as mulheres ao desafiar o sistema de crenças limitantes e prevenir de forma eficaz a violência.

Garantir às mulheres um acesso seguro a locais que favoreçam o desenvolvimento de suas habilidades e competências é essencial para o seu empoderamento. É igualmente importante proporcionar meios de transporte seguros para que elas acessem serviços básicos como saúde. Isso influencia a capacidade de as mulheres exercerem plenamente seus direitos como cidadãs, da mesma forma que os homens.³¹

Notas de fim

1 - Plataforma EVA. eva.igarape.org.br

2 - Na etapa inicial da análise, foram mapeadas 69 avaliações de impacto de iniciativas com foco no combate à violência contra as mulheres. O ponto de partida para esse mapeamento foram conversas com organizações engajadas em influenciar políticas públicas baseadas em evidências, destacando-se a JPAL (Abdul Latif Jameel Poverty Action Lab). No entanto, essa primeira amostra revelou vieses significativos: 1) Concentração regional: das 69 avaliações, apenas 4 tinham a América Latina como foco; 2) Tipo de violência: aproximadamente 40% das avaliações tratavam da violência doméstica; 3) Tipo de intervenção: a maioria abordava a autonomia financeira das mulheres, com uma carência evidente de iniciativas focadas em espaços públicos. Face a essas constatações, ampliamos a busca com três objetivos claros: identificar avaliações com uma representatividade mais robusta na América Latina, considerar abordagens que contemplassem variadas formas de violência contra as mulheres e incluir estudos sobre violência nos espaços públicos. Nessa fase, recorremos à nova plataforma de evidências do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que tem como base avaliações do Banco Mundial, com ênfase naquelas ligadas ao setor de infraestrutura e, em particular, ao transporte. Adicionalmente, buscamos em projetos e avaliações da ONU Mulheres, centrados em propostas ligadas ao design urbano na América Latina. Como resultado desse esforço, o número de avaliações da amostra saltou de 69 para 99.

3 - LOMAZZI, V. (2023). "The Cultural Roots of Violence against Women: Individual and Institutional Gender Norms in 12 Countries". *Social Sciences*, 12, nº 3: 117. <https://doi.org/10.3390/socsci12030117>. Heise, L. L. (1998). Violence Against Women: An Integrated, Ecological Framework. *Violence Against Women*, 4 (3), pp. 262-290. <https://doi.org/10.1177/1077801298004003002>

4 - Ibid.

5 - FLURY, M., & Nyberg, E. (2010). Domestic violence against women: definitions, epidemiology, risk factors and consequences. *Swiss Medical Weekly*, nº 140 (3536), w13099. <https://doi.org/10.4414/smw.2010.13099>

6 - Ibid.

7 - BARBOSA, J.P.M et al. (2021) Interseccionalidade e violência contra mulheres em tempos de pandemia de covid-19. diálogos e possibilidades. *Saúde e sociedade*, nº 30 (2). <https://doi.org/10.1590/S0104-12902021200367>

8 - GIANNINI, R.; COELHO, T. (2020). Evidências sobre violência contra mulheres no Brasil, na Colômbia e no México. Artigo Estratégico nº 45. Instituto Igarapé. <https://igarape.org.br/evidencias-sobre-violencia-contra-mulheres-no-brasil-na-colombia-e-no-mexico/>

9 - ONU MUJERES (2018). Evaluación de la campana #NoEsdeHmbres. <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11259>.

10 - HOLVOET, N. (2005). The Impact of Microfinance on Decision-Making Agency: Evidence from South India. https://www.researchgate.net/publication/44838420_The_Impact_of_Microfinance_on_Decision-Making_Agency_Evidence_from_South_India. 36. 10.1111/j.0012-155X.2005.00403.x Adobo, F. et al. (2014). The impact of an Adolescent Girl Employment Program: The EPAG Project in Liberia. The World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/610391468299085610/pdf/WPS6832.pdf>, BLATTMAN, C. et al. (2013). Building Women's Economic and Social Empowerment through Enterprise. An experimental assessment of the Women's income Generating Support (WINGS) Program in Uganda. LOGICA Study Series nº 1. The World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/610391468299085610/pdf/WPS6832.pdf>, PRONYK, P.M., HARGREAVES, J.R., KIM, J.C., MORISON, L.A., PHETLA, G., WATTS, C., BUSZA, J., PORTER, J.D. (2006). "Effect of a structural intervention for the prevention of intimate-partner violence and HIV in rural South Africa: a cluster randomised trial." *Lancet*. 2 de Dezembro; 368 (9551): pp. 1973-83. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/17141704/>

11 - ONU MUJERES (2020). End-Term Evaluation Report "Prevention and Protection of Women from Violence Through Access to Justice, Services and Safe Spaces." <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?EvaluationId=11532>

12 - BEATH, A., CHRISTIA, F., ENIKOLOPOV, R. (2012) Empowering Women: Evidence from a Field Experiment in Afghanistan. Policy Research Working Paper; nº 6269. <http://hdl.handle.net/10986/12116>.

- 13 - MALTI, T., RIBEAUD, D., & EISNER, M. (2012). "Effectiveness of a Universal School-Based Social Competence Program: The Role of Child Characteristics and Economic Factors". *International Journal of Conflict and Violence (IJCV)*, 6(2), 249–259. <https://doi.org/10.4119/ijcv-2916>. BARRERA, M. Jr., BIGLAN, A., TAYLOR, TK., GUNN BK., SMOLKOWSKI, K., BLACK, C., ARY, D.V., FOWLER, R.C. (2002). "Early elementary school intervention to reduce conduct problems: a randomized trial with Hispanic and non-Hispanic children". *Prev Sci. Junho*, 3 (2): pp. 83-94. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/12088139/>
- 14 - STEMEN, D. (2017). The prison paradox: more incarceration will not make us safer. Vera Evidence Brief. Vera Institute of Justice. https://www.vera.org/downloads/publications/for-the-record-prison-paradox_02.pdf, DHONDT, G. L. (2012) "The Relationship Between Mass Incarceration and Crime in the Neoliberal Period in the United States." *Open Access Dissertations*. 636. <https://doi.org/10.7275/4xa6-js81>
- 15 - W. SHERMAN, L., D. SCHMIDT, J., P. ROGAN, D., A. SMITH, D. The Variable Effects of Arrest on Criminal Careers: The Milwaukee Domestic Violence Experiment, 83 *J. Crim. L. & Criminology* 137 (1992-1993). Increased death rates of domestic violence victims from arresting vs. warning suspects in the Milwaukee Domestic Violence Experiment (MILDVE). https://www.cam.ac.uk/sites/www.cam.ac.uk/files/mildve_victim_mortality_v_21_2.pdf
- 16 - AMIN, M. et al.(2021) "Absent laws and missing women: can domestic violence legislation reduce female mortality?" *Review of Development Economics*. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/rode.12799>
- 17 - FERRAZ, C. & SCHIAVON, L. (2022). Crime, Punishment, and Prevention: The Effect of a Legal Reform on Violence Against Women (Maio, 2022).: <https://ssrn.com/abstract=4354206>.
- 18 - A definição de "longa duração" neste estudo é subjetiva. Grande parte das intervenções analisadas possui uma duração inferior a seis meses de duração (43%), ao passo que uma pequena parcela prolonga-se por mais de cinco anos (5%). No entanto, a maioria dos estudos longitudinais mostra que os impactos gerados por essas intervenções tendem a diminuir com o passar dos anos, caso não sejam implementadas iniciativas contínuas e recorrentes ao longo do período.
- 19 - ONU Mujeres (2020). Evaluación final del proyecto "Mujeres y Políticas Municipales a favor de la igualdad y erradicación de la violencia". <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11477>. ONU Mujeres (2020). Evaluación independiente: Proyecto PBF/IRF194: Haciendo una realidad el efecto transformador de la sentencia de reparación de Sepur Zarco para romper el continuo de la violencia sexual y otras formas de violencia contra las mujeres en situaciones de conflicto y postconflicto del Fondo para la Consolidación de la Paz. <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11448>. ONU Mujeres (2018). Final Evaluation SWEDEN Project: Women's citizenship for peace, justice and development. <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11242>. ONU Mujeres (2021). Final qualitative evaluation USAID project: End GBV (Overcoming Gender-based Violence to Ensure Women's Full Enjoyment of Rights). <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11441>. ONU Mujeres (2020). End-Term Evaluation Report "Prevention and Protection of Women from Violence Through Access to Justice, Services and Safe Spaces." <https://gate.unwomen.org/Evaluation/Details?evaluationId=11532>.
- 20 - Banco Africano de Desenvolvimento. Lista de verificação para a integração da perspectiva de género no sector das infra-estruturas. Janeiro, 2009. <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Policy-Documents/Checklist%20for%20Gender%20Mainstreaming%20in%20the%20Infrastructure%20Sector.pdf>.
- 21 - SIDA. Género, infra-estruturas urbanas e IFIs. Resumo da caixa de ferramentas de género. Maio, 2017. <https://www.sida.se/contentassets/8a8c569ad46243d29fda0785302239e1/brief-gender-urban-infrastructure-and-ifis-final.pdf>.
- 22 - Banco Asiático de Desenvolvimento. Kit de ferramentas de género: Transporte: Maximizar os benefícios de uma melhor mobilidade para todos. Cidade de Mandaluyong, Filipinas, 2013. <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33901/files/gender-tool-kit-transport.pdf>.
- 23 - ONU Mujeres (2022). Preguntas y respuestas: cuidados, sistemas integrales y financiamiento. <https://lac.unwomen.org/es/stories/noticia/2022/10/cuidados-sistemas-integrales-y-financiamiento-preguntas-y-respuestas>
- 24 - BID (2022). Que pistas nos da el Global Gender Gap Report sobre las brechas de género? <https://blogs.iadb.org/igualdad/es/que-pistas-nos-da-el-global-gender-gap-report-sobre-las-brechas-de-genero/#:~:text=Sin%20embargo%2C%20en%20la%20C3%BA%20tina,y%20el%2076.6%25%20de%20Europa>.

- 25 - SSATP. Why gender matters in infrastructure. <https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/HTML/Gender-RG/Source%20%20documents/Issue%20and%20Strategy%20Papers/G&T%20Rationale/ISGT10%20Why%20Gender%20matters%20in%20infrastructure%20OECD%20DAC%202004.pdf>
- 26 - GENPORT. Checklist for gender mainstreaming in the infrastructure sector. <https://www.genderportal.eu/resources/checklist-gender-mainstreaming-infrastructure-sector>.
- 27 - UNOPS. Infrastructure for gender equality and the empowerment of women. 2020. <https://content.unops.org/publications/UNOPS-Infrastructure-for-Gender-Equality-and-the-Empowerment-of-women.pdf>.
- 28 - BORKER, G. (2021). Safety First: perceived risk of street harassment and educational choices of women.” Policy research working paper. The World Bank Group. <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/b7f26a93-6bb1-5e38-bdce-5b235eb7c602/content>
- 29 - KONDYLIS, F., LEGOVINI, A., VYBORNY, K., ZWAGER, A., ANDRADE, L. (2020). Demand for ‘Safe Spaces’: Avoiding Harassment and Stigma. Policy Research Working Paper, nº 9269. World Bank, Washington, DC. <http://hdl.handle.net/10986/33853>
- 30 - VILLAGRAN, P. S. et al. (2017). Evaluación de impacto del programa “Viajemos seguras en el transporte público en la Ciudad de México”. Nota Técnica nº 5. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Evaluaci%C3%B3n-de-impacto-del-programa-%E2%80%9CViajemos-Seguras-en-el-Transporte-P%C3%BAblico-en-la-Ciudad-de-M%C3%A9xico%E2%80%9D-Aportes-al-dise%C3%B1o-implementaci%C3%B3n-de-pol%C3%ADticas-de-prevenci%C3%B3n-de-la-violencia-de-g%C3%A9nero-en-espacios-p%C3%BAblicos.pdf>
- 31 - International Labor Office. World Employment Social Outlook. Trends for women 2017: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/documents/publication/wcms_557245.pdf

Ficha técnica

Autora

Renata Avelar Giannini
Pesquisadora

Revisão de conteúdo

Melina Risso
Diretora de Pesquisa

Katherine Aguirre
Pesquisadora

Edição e revisão de texto

Melina Risso
Diretora de Pesquisa

Debora Chaves
Editora

Projeto gráfico

Raphael Durão
Coordenador Criativo

André Guttierrez
Estagiário de Design

Chantal James
Designer gráfica externa



INSTITUTO IGARAPÉ

a think and do tank

O Instituto Igarapé é um think and do tank independente, que desenvolve pesquisas, soluções e parcerias com o objetivo de impactar tanto políticas como práticas públicas e corporativas na superação dos principais desafios globais. Nossa missão é contribuir para a segurança pública, digital e climática no Brasil e no mundo. O Igarapé é uma instituição sem fins lucrativos e apartidária, com sede no Rio de Janeiro e atuação do nível local ao global.

Instituto Igarapé

Rio de Janeiro - RJ - Brasil
Tel/Fax: +55 (21) 3496-2114
contato@igarape.org.br
facebook.com/institutoigarape
twitter.com/igarape_org
instagram.com/igarape_org

igarape.org.br

igarape.org.br



INSTITUTO IGARAPÉ
a think and do tank

Uber