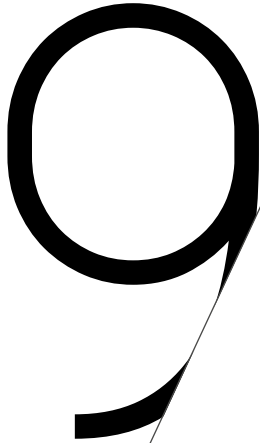


# a. igualdade terá o rosto da mulher

ROSÂNIA RODRIGUES DE SOUSA  
BEATRICE CORREA DE OLIVEIRA  
ÁGNEZ DE LÉLIS SARAIVA  
BRUNO LAZZAROTTI DINIZ COSTA  
ORGANIZADORES



# MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES DE GÊNERO NO TRANSPORTE PÚBLICO

ÁGAR CAMILA MENDES SARAIVA

*Arquiteta e urbanista pela Escola de Arquitetura  
pela Universidade Federal de Minas Gerais.  
Atua na discussão de gênero, planejamento e  
mobilidade urbana.*

ÁGNEZ DE LÉLIS SARAIVA

*Doutor em Educação pela Faculdade de Educação  
da Universidade Federal de Minas Gerais e  
Pesquisador em Ciência e Tecnologia da Fundação  
João Pinheiro.*

## 9.1 GÊNERO E MOBILIDADE URBANA

O cruzamento entre o gênero e mobilidade, assim como o movimento feminista e a concepção do termo gênero, datam o final do século XIX, afirma Svab (2016). Segundo a autora, o livro *Wheel within a Wheel* escrito em 1895 por Frances Willard, onde ela narra a experiência de aprender a andar de bicicleta, embora não se trate de um livro sobre mobilidade ou sobre gênero, ela aborda as duas temáticas ao discorrer sobre a sua experiência. Willard questiona, por exemplo, como é possível que as mulheres aprendam a andar de bicicleta usando os vestidos longos que eram obrigadas.

Ainda segundo Svab (2016), somente no fim da década de 1970 que saíram os primeiros artigos abordando de maneira explícita e articulada a questão de gênero e de transporte. Os questionamentos giravam em torno da crescente presença das mulheres no mercado de trabalho e, conseqüentemente, a necessidade de mudança nas divisões de atividades e no padrão de deslocamento. De acordo com Rosenbloom (1978) *apud Svab* (2016), cientistas contratados pelo *U.S. Department of Transportation* afirmaram que estimular os homens a usarem transporte público e deixarem os carros em casa poderia ocasionar em um aumento no consumo de energia e nos níveis de poluição, uma vez que as mulheres usariam os carros em viagens curtas, em baixas velocidades e com maior consumo de combustível. Tal afirmação explícita como estereótipos de gênero estão sendo traduzidos nas decisões sobre o espaço urbano, contribuindo para a desigualdade.

A mobilidade diária é, segundo Jirón (2007), uma das experiências que mais impactam a qualidade de vida da população e a sua restrição reflete as desigualdades vivenciadas no espaço urbano. A capacidade de se deslocar está diretamente conectada com o nível de acesso à educação, emprego, saúde e recreação, e pode significar alterações nas relações de poder e resultar no empoderamento feminino (Jirón, 2007, p. 174; Svab, 2016, p. 45).

Espera-se que 95 % do crescimento urbano mundial aconteça em cidades localizadas em países em desenvolvimento, mas essas já vivenciam crises no transporte urbano, manifestadas na baixa acessibilidade da maioria e no crescimento dos engarrafamentos. Como resultado, encontra-se cidades que não funcionam apropriadamente e uma população que precisa encarar alto custo no transporte público e baixa qualidade de vida. Os impactos desse crescimento, embora bem documentados para alguns setores e grupos sociais, não são apropriadamente estudados com relação ao gênero (Gauthier; Kunieda, 2007).

Em função dos diferentes papéis socioeconômicos desempenhados por homens e mulheres e suas responsabilidades distintas, o padrão de uso, acesso e

necessidade de transporte são diferentes. O que resulta no fato de que os meios de transporte não são neutros ao gênero, como afirma World Bank (2011) *apud* Inter-American Development Bank (2015).

Inter-American Development Bank (2015) apresenta o padrão de uso e deslocamento dos gêneros na cidade de Londres, que serviu para a elaboração do plano de gênero elaborado pelo *Transport for London* (TfL), órgão responsável pelo sistema de transporte da cidade. Os dados mostram que mulheres com crianças pequenas em casa farão 23 % mais viagens e buscam os filhos na escola com 3 vezes maior frequência do que os homens. Em geral, as mulheres se deslocam 15 % mais, principalmente caminhando ou de ônibus, mas esses deslocamentos são mais curtos. Embora se trate de uma cidade localizada em um país desenvolvido, é possível perceber ainda uma desigualdade na divisão doméstica do trabalho, permanecendo majoritariamente como responsabilidade das mulheres.

Quando se trata do cenário da América Latina, o quadro de desigualdade é ampliado. Ainda segundo dados do Inter-American Development Bank (2015), em Buenos Aires todos os deslocamentos relacionados a presença de crianças na família ficam sob responsabilidade das mulheres, uma vez que ao terem filhos o número médio de viagens das mesmas sobe de 1,57 para 1,78, enquanto o dos homens permanece invariável. Em Santiago, as viagens por motivos de compras, saúde e/ou buscar alguém representam quase a metade dos deslocamentos realizados pelas mulheres e apenas um quinto das viagens dos homens.

Quando comparada aos homens, as mulheres tendem a se deslocarem mais, com viagens mais curtas e em horários mais variados, o que resulta em maior gasto de tempo e de dinheiro. Uma vez que mais mulheres estão mais inseridas no mercado informal de trabalho, os seus deslocamentos tendem a ocorrer muito mais cedo ou mais tarde do que os horários padrões para os quais o sistema de transporte é principalmente planejado (Gauthier; Kunieda, 2007).

As mulheres, de maneira geral, realizam mais deslocamentos associados com o seu trabalho reprodutivo, como já indicado anteriormente. Por este motivo tendem a se deslocar de maneira poligonal, ou seja, realizarem uma viagem com múltiplos destinos ou motivos. Esse padrão de deslocamento não é levado em consideração no desenho da maioria dos sistemas de transporte urbano (Gauthier; Kunieda, 2007).

Um outro ponto a considerar relaciona-se a certos tipos de violência a que as mulheres estão expostas. O fato da maior exposição das mulheres à violência de gênero, assaltos e assédios sexuais no transporte público e nas instalações relacionadas, muitas delas limitam o seu deslocamento, especialmente ao entardecer e à noite, a fim de evitar situações de perigo (Múrias *et al.* 2016).

O acesso das mulheres ao transporte individual motorizado também é muito desigual quando comparado ao dos homens. Na Suécia 70 % dos carros em circulação são propriedade de homens. No mesmo país, 82 % dos homens de 18-84 anos possuem carteira de motorista, enquanto 69 % das mulheres na mesma faixa de idade estão habilitadas. Nos Países Baixos, um homem tem 1,5 mais chance de ser dono de um carro que uma mulher. No Reino Unido 75 % das mulheres não têm acesso ou tem acesso restrito ao carro. Em Montevideo 38 % dos homens fazem uso de carro ou motocicleta comparado a 25 % de mulheres. Essas diferenças tendem a reduzir ainda mais a mobilidade das mulheres na ausência de homens, especialmente para aquelas que vivem em subúrbios ou periferias (Gauthier; Kunieda, 2007; Polevoy; Hasson, 2011; IADB, 2015).

## 9.2 ORIGEM E DESTINO – O/D – BELO HORIZONTE<sup>1</sup>

A pesquisa de Origem e Destino da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) – Pesquisa O/D é, segundo o Manual das Pesquisas Origem e Destino 2002 e 2012 elaborado pela BHTrans e publicado em 2016, o resultado de estudos que têm como objetivo compreender o padrão de deslocamento da população e avaliar a mobilidade das diversas áreas da Região Metropolitana. A pesquisa é constituída por quatro outras: “pesquisa domiciliar, pesquisa nos terminais de transporte, na linha de contorno<sup>2</sup> da região e na linha de atravessamento”<sup>3</sup> (Moreira, 2016, p. 14).

Realizada desde 1972, a pesquisa O/D é o principal meio de coleta de dados sobre viagens, uma vez que possibilita caracterizar os deslocamentos diários de usuários do transporte coletivo e individuais e realizar projeções de viagens futuras, para contribuir na avaliação de propostas de projetos e servindo como base para o planejamento da mobilidade urbana em Belo Horizonte (Moreira, 2016).

---

<sup>1</sup> Para este estudo utilizou-se as pesquisas OD de 2002 e 2012. Uma nova pesquisa OD está prevista para 2022, pois esta é feita a cada 10 anos.

<sup>2</sup> Linha de Contorno são, segundo Belo Horizonte (2016), as pesquisas realizadas nos pontos de entrada e saída da Região Metropolitana.

<sup>3</sup> Linha de atravessamento são as linhas que dividem a área pesquisada em duas partes referencialmente iguais (Belo Horizonte, 2016).

A assinatura do convênio de regionalização do Trem Metropolitano entre o Banco Mundial e o Governo Federal em 2001, como apoio financeiro para o Programa de Descentralização dos Trens Urbanos da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), possibilitou englobar a Pesquisa O/D de 2001/2002, executada pela Fundação João Pinheiro – FJP (Moreira, 2016).

A pesquisa O/D de 2002, utilizada, entre outros, para o desenvolvimento do Plano Diretor de Mobilidade Urbana – Planmob, foi aplicada em 795 áreas homogêneas e áreas de uso institucional ou de grandes equipamentos urbanos que representam polos geradores de viagens, mas sem presença de domicílios, como a cidade universitária e aeroportos. Empregou-se a mesma metodologia usada nas pesquisas anteriores de 1981/1982 e de 1992, a fim de favorecer a análise de processos e série histórica dos dados (Moreira, 2016).

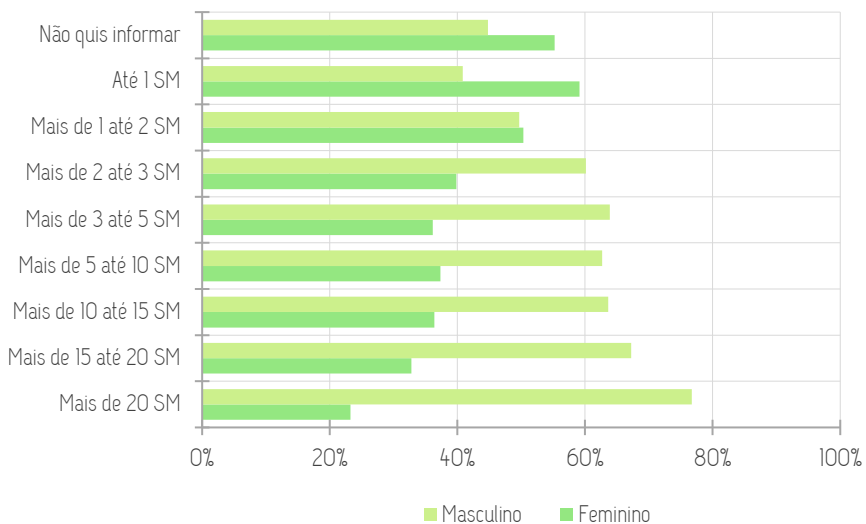
No ano de 2012, a Pesquisa de Origem e Destino foi coordenada pela Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana que é um órgão do governo de Minas Gerais responsável pelo planejamento e solução dos problemas das regiões metropolitanas deste estado. Ela utilizou, como na pesquisa de 2002, os setores censitários como base geográfica para as pesquisas domiciliares. Foram determinadas 1289 áreas homogêneas, sendo 554 em Belo Horizonte e 735 distribuídas pela região metropolitana.

Os domicílios participantes foram sorteados a partir do banco de dados do Censo 2010. Foram enviadas, via correio, cartas institucionais, com informações sobre o que é a pesquisa, a seleção dos domicílios, a previsão de quando o questionário seria aplicado e uma contrassenha para dar mais segurança aos moradores e para garantir à coordenação que o domicílio foi pesquisado (Moreira, 2016).

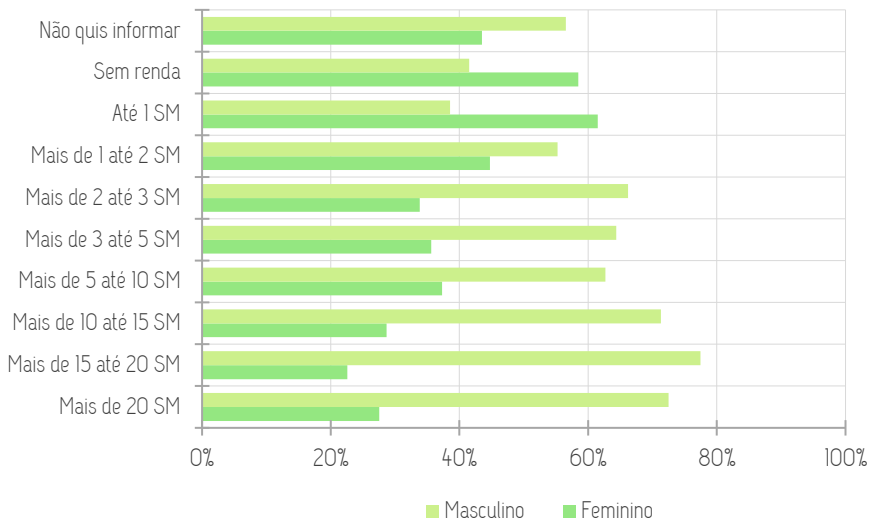
A fim de estabelecer o perfil da população de mulheres e homens e compreender padrão de deslocamento dos mesmos, este trabalho desagregou por sexo os dados da pesquisa O/D de 2002 e 2012, por apresentarem informações mais próximas do contexto atual. Determinou-se o número de entrevistados por sexo, os modos de transporte utilizados, o motivo do deslocamento, a renda e a escolaridade. Entende-se que a partir da combinação dessas informações é possível estabelecer o contexto social dos entrevistados, assim como os principais meios de transporte usados e os motivos de deslocamento. Com o intuito de facilitar a comparação entre os resultados obtidos em 2002 e 2012, os gráficos elaborados contém ambas as informações.

Embora em ambos os anos da pesquisa O/D a amostragem de homens tenha sido maior, em 2012 a diferença diminuiu, indicando uma busca de equilíbrio na representatividade entre homens e mulheres, apesar dos dados desagregados por gênero ainda não terem sido trabalhos pelo poder público.

**Gráfico 1 – Faixas de renda dos entrevistados (2002)**



**Gráfico 2 – Faixas de renda dos entrevistados (2012)**



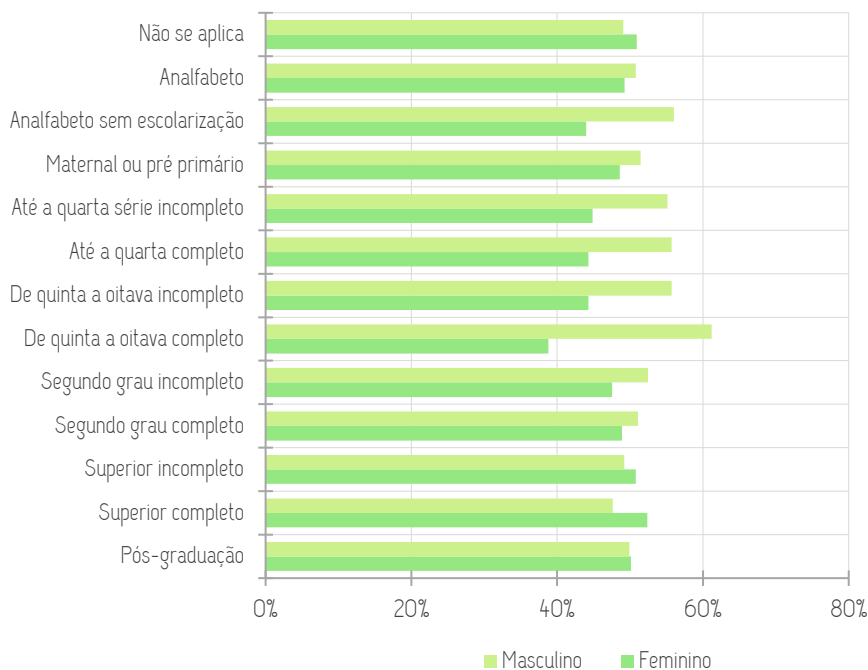
Embora o Manual das Pesquisas Origem e Destino 2002 e 2012 não indique a amostragem de domicílios e entrevistados localizados na Região Metropolitana na pesquisa de 2002, tal informação é destacada para o ano de 2012. Este fato possibilita considerar que houve uma maior preocupação em compreender os des-

locamentos da população dessa região. Essa consideração se torna ainda mais forte a partir da leitura do Planmob que destaca o impacto da circulação de ônibus e passageiros dos municípios da RMBH na sede e a importância de pensar a mobilidade em escala regional. Dessa maneira, ao analisar os dados de renda dos entrevistados percebe-se uma redução nas faixas mais altas de 2002 para 2012, possível resultado da maior presença de amostragem nos municípios da RMBH, onde se localiza a população de menor renda.

Através da análise dos gráficos é possível perceber, em ambos os anos, a maior concentração de homens nas faixas de renda mais altas, representando mais do que o dobro nos intervalos com recebimento de mais de 15 salários-mínimos. Há também maior confluência de mulheres entre os entrevistados que não possuem renda, evidenciando a dependência econômica delas em relação aos seus parceiros ou familiares.

Ao contrário dos dados de renda, em relação ao nível de escolaridade dos entrevistados, as mulheres representam a maioria nas faixas mais altas de estudo tanto em 2002 quanto em 2012. Merece destacar que neste último ano houve a ampliação da diferença.

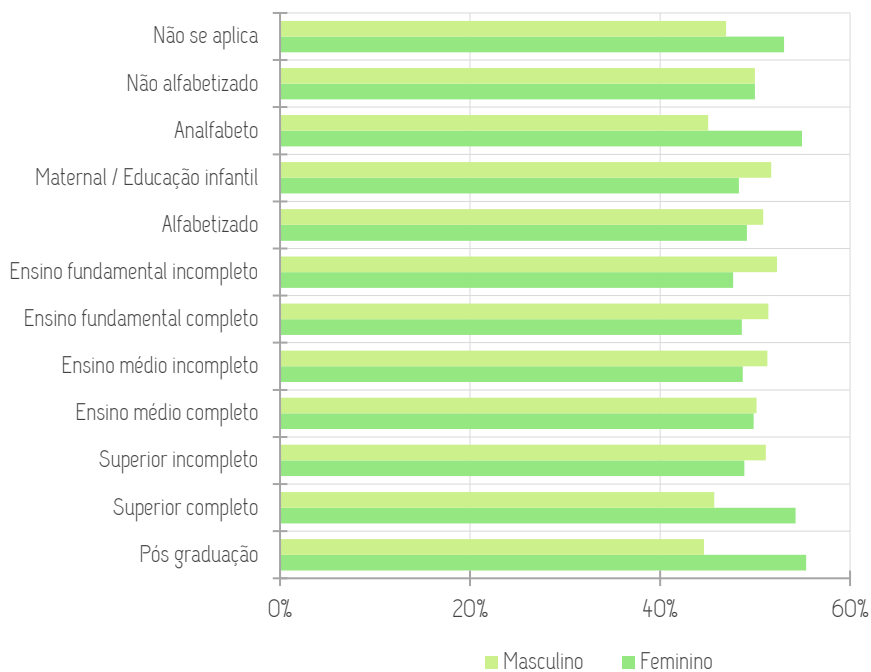
Gráfico 3 – Faixas de escolaridade (2002)





A análise conjunta dos dados de renda e escolaridade evidencia a desigualdade salarial entre os sexos, os homens apresentam ganhos salariais bem maiores que as mulheres. E indica também que mesmo com maior nível de escolaridade, as mulheres continuam a receber salários menores (OIT *apud* Gonzaga, 2004). Este é um cenário que revela a situação de maior vulnerabilidade social e de limitação de acesso a bens e serviços por parte do público feminino. A concentração de homens nas faixas mais baixas de escolaridade pode estar associada aos papéis sexuais que os coloca como provedores, fato este que pode explicar as dificuldades desta parcela da população para prosseguir e acessar níveis mais altos de escolaridade. Outro possível motivo é o modelo do sistema de ensino, feminizado e pouco atrativo para eles.

Gráfico 4 – Faixas de escolaridade (2012)



Embora tenha havido um crescimento geral do nível de escolaridade dos entrevistados, a maioria ainda se concentra no ensino médio ou fundamental completo, o que são faixas intermediárias e baixas de escolaridade. Os dados indicam que houve pouco avanço nesse aspecto.

Ao observar os dados referentes aos modos de transporte, se coletivos, não motorizados ou individuais, percebe-se o crescimento dos modais individuais, principalmente entre os entrevistados homens, aprofundando a diferença entre os sexos. Cresceu também o número de pessoas que se deslocam por meios não motorizados, ou seja, se deslocam a pé ou por bicicleta, segundo definição de Moreira (2016).

Gráfico 5 – Modo de transporte (porcentagem de usuários de modais coletivos)

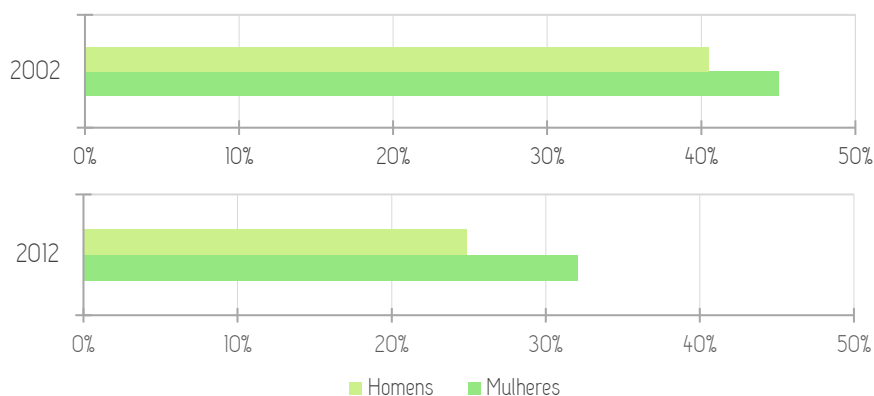
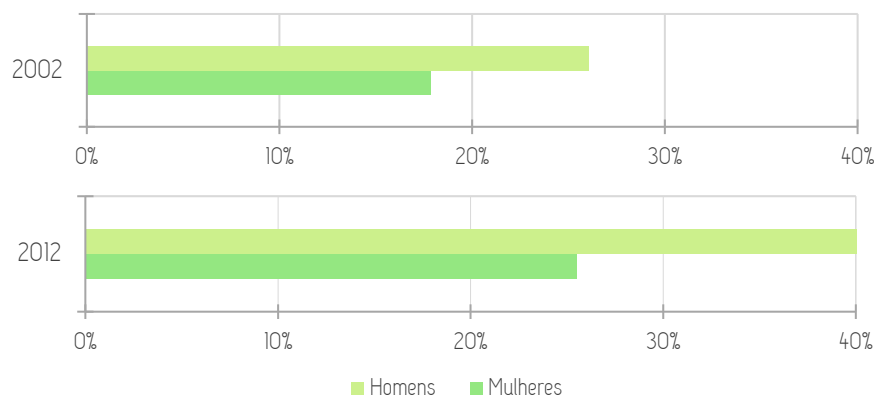


Gráfico 6 – Modo de transporte (porcentagem de usuários de modais individuais)

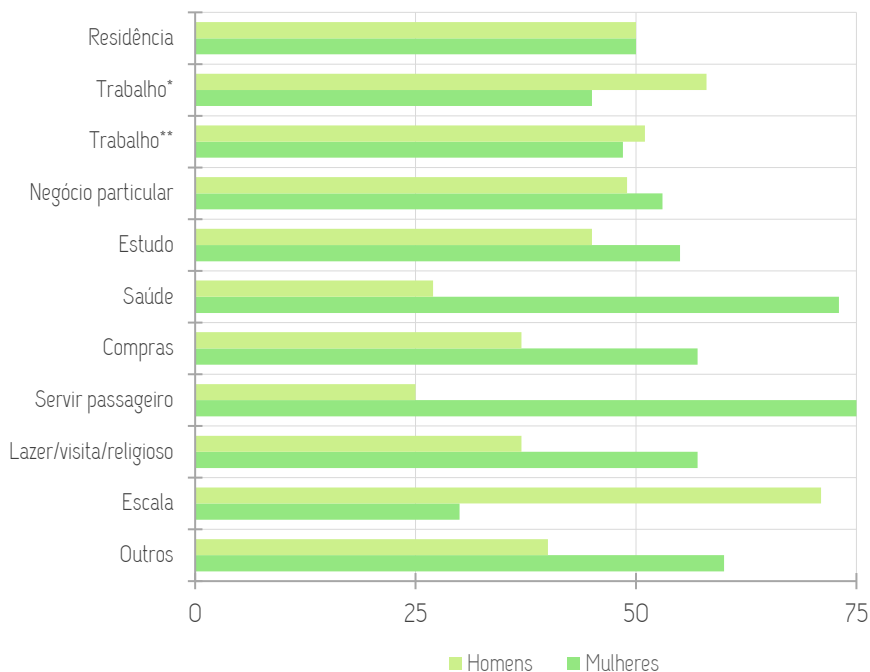


O gráfico mostra que a maioria das mulheres entrevistadas se deslocam principalmente por meios coletivos ou não motorizados, enquanto os homens se

deslocam por meios motorizados individuais. Entre outros motivos, tal fato se dá pelo menor número de mulheres com carteira de habilitação para dirigir e permanência do carro da família com os homens.

Conforme já apontado pelo gráfico dos modais, de 2002 para 2012 ocorreu uma redução do uso do transporte coletivo e crescimento do uso de modos individuais, fato corroborado pelos dados dos meios de transporte. A partir da análise das informações coletadas pela O/D verifica-se ampla redução no uso do ônibus, principalmente por homens, indicando que os esforços do poder público em estimular o uso do transporte coletivo tem sido pouco efetivo. O número de deslocamentos realizados a pé aumentou e se tornou o meio de transporte mais utilizado para ambos os sexos, porém mais utilizado por mulheres.

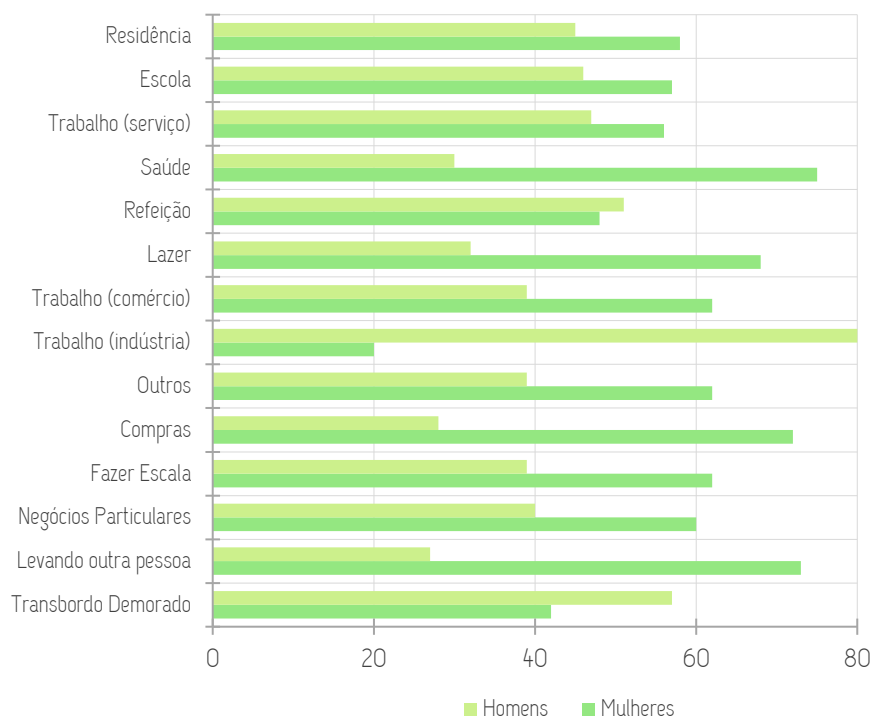
Gráfico 7 – Motivo para o deslocamento (2002)



Os fatores mais frequentes que motivaram o deslocamento, em ambos os anos e para ambos os sexos, são residência, escola e trabalho. A pesquisa realizada em 2012 distingue a natureza do trabalho, separando em prestação de serviços, indústria e comércio. Embora em todos os contextos haja a predominância de ho-

mens, o trabalho na indústria apresenta a maior distinção, resultado da pouca representativa feminina no setor.

Gráfico 8 – Motivo para o deslocamento (2012)



Quando se trata de deslocamentos associados ao trabalho doméstico ou relacionados ao cuidado, como levando outra pessoa ou compras, há uma intensa concentração de mulheres, ou seja, os papéis sexuais do trabalho são refletidos na mobilidade feminino. Essas diferenças são ampliadas na pesquisa de 2012.

Apesar de em 2012 mais homens entrevistados tenham tido o motivo dos seus deslocamentos associados aos cuidados com a saúde, englobando consultas com médicos ou dentistas e exames clínicos, a maior concentração de mulheres permanece e se amplia em relação à pesquisa anterior, justificado pelo fato de o cuidado com a saúde ser considerado de natureza feminina.

Entre a pesquisa realizada em 2002 para a de 2012 ocorreu uma inversão entre homens e mulheres se deslocando motivados por negócios particulares, con-

siderados por Moreira (2016) “bancos, lotéricas etc.”. O número de mulheres que fizeram este tipo de deslocamento se tornou a maioria.

Ao comparar os dados de origem e destino dos deslocamentos, percebe-se resultados semelhantes, sendo a residência, estudo e trabalho para ambas pesquisas e sexo. Essa informação indica que a maioria dos entrevistados, principalmente os homens, apresentam padrão de deslocamento pendular, ou seja, se deslocam do ponto A para o ponto B retornando ao ponto A.

A metodologia da pesquisa quando não possibilita a inserção de diversos destinos, como é o caso da O/D, pode induzir a esse resultado. Este fato pode mascarar um padrão de deslocamento e invisibilizar uma possível falha do sistema de transporte, que tendem a atender razoavelmente bem os deslocamentos pendulares, mas não os poligonais.

A concentração dos deslocamentos feitos com motivo associado ao trabalho doméstico ou ao cuidado continua recaindo principalmente sobre as mulheres. A quantidade de viagens realizadas com destino “negócio particular”, “servir passageiro”, “levando outra pessoa” e “compras” representa 4,4 % dos deslocamentos efetuados por mulheres em 2002 e 8,9 % em 2012. Já o deslocamento dos homens com os mesmos destinos, representa 3,5 % do total de viagens em 2002 e 6,0 % em 2012. É notório que essa concentração se acentua na última pesquisa.

Os dados apresentados das pesquisas de Origem e Destino de 2002 e 2012 possibilita compreender, em um quadro geral, as diferenças no padrão de deslocamento das mulheres e dos homens. Deixa claro que a divisão sexual do trabalho é traduzida na mobilidade, mas com dados que poderiam ser mais expressivos se resultassem de uma pesquisa preparada metodologicamente para detectar essas informações. Contudo, os seus dados são relevantes e permitem traçar um panorama geral das condições do transporte e como ele atende a população de Belo Horizonte e da região metropolitana.

## 9.3 BOAS PRÁTICAS

*O Guia para a Integração a Nível Local da Perspectiva de Género na Mobilidade e Transporte*, escrito por Múrias *et al.* (2016), apresenta diversas práticas associadas à mobilidade na promoção da equidade de acesso ao transporte em si, como também à cidade e a cidadania. Em Helsínquia na Finlândia, as pessoas que viajam com carrinhos de bebê possuem gratuidade no transporte público. Já em Montreal no Canadá, com o intuito de lidar com o problema da insegurança nos meios

de transporte, o Estado criou uma parceria entre os entes federados e grupos de mulheres para introduzir o *mainstreaming* de gênero no transporte público. A primeira ação proposta por elas foi de que os ônibus pudessem parar fora dos pontos para as mulheres, a fim de reduzir os deslocamentos a pé.

A inserção da perspectiva de gênero dentro das políticas públicas ou qualquer outra ação do Estado significa medidas mitigatórias para as desigualdades de gênero que são refletidas dentro do espaço urbano. São medidas que visam garantir o acesso das mulheres às oportunidades, aos serviços, à cidadania de maneira igualitária para que assim se possa construir uma sociedade justa. Embora imprescindíveis, entende-se que apenas pautas feministas são capazes de promover uma verdadeira transformação da sociedade que mantém os traços do patriarcalismo. A partir dessa constatação, selecionou-se o programa Pedibus, prática desenvolvidas para crianças, mas que traz impacto direto na realidade das mulheres, uma vez que são as principais responsáveis pelo deslocamento delas, ao promover a autonomia na mobilidade de meninas e meninos.

O programa iniciou-se em Lisboa como uma experiência demonstrativa na Semana da Mobilidade em setembro de 2007. Em função da alta aceitação e de pedidos das escolas, pais e alunos, percursos pilotos foram elaborados em dois bairros, atendendo a três escolas (CML, 2008).

O objetivo da iniciativa é promover a autonomia das crianças para se deslocarem em seus bairros, além de conferi-las maior sentido de responsabilidade. Os demais estão relacionados com o aumento da prática de exercícios físicos, redução da emissão de CO<sub>2</sub> para a atmosfera e dos congestionamentos próximos as escolas em função do menor uso de carros. Através dessa prática os pais ganhariam mais tempo (CML, 2008).

O Pedibus consiste em um grupo de crianças que realizam a pé o trajeto de ida e volta de casa para escola. Acompanhadas de um ou mais adultos, a ideia funciona como um verdadeiro ônibus com percursos definidos e paradas determinadas para recolher ou entregar as crianças em horários pré-estabelecidos. A ideia desenvolvida pelo australiano David Engwicht foi introduzida na sociedade em 1991, atualmente é praticada em diversos países pelo mundo, entre eles Suíça, França, Reino Unido, Austrália e Estados Unidos (CML, 2008)

Segundo dados apresentados por CML (2008), cada família efetua entre 8 e 20 deslocamentos por semana com o objetivo acompanhar crianças no trajeto de casa para a escola. Como as mulheres são as principais responsáveis por esse deslocamento, a autonomia das crianças para realizarem pequenos deslocamentos reduz o número de viagens que estas terão que fazer acompanhá-las, o que resulta na maior disponibilidade para realizar outras atividades, como uma possível inserção no mercado de trabalho.

O desenvolvimento desse programa não depende da ação do Estado. Em função do baixo custo de implementação e simplicidade do seu escopo, a própria comunidade organizada consegue colocá-la em prática. Mas o Estado pode intervir na promoção do programa, de maneira que mais escolas tomem conhecimento da prática e ela ganhe maior legitimidade, conseqüentemente maior adesão. O Estado também pode atuar na conscientização dos motoristas quanto a necessidade de atenção e cuidado ao circularem nas rotas do Pedibus.

A metodologia utilizada para a implementação do programa nas escolas interessadas baseou-se nas experiências de outros países onde o Pedibus já é utilizado e do projeto MobQua<sup>4</sup>. A primeira etapa consiste no envolvimento da comunidade escolar, composta por coordenadores, professores, associações de pais, os demais encarregados pela educação das crianças e os próprios alunos. São realizadas reuniões para que seja apresentada a ideia, suas vantagens e benefícios, o processo de implementação e a importância da participação da comunidade escolar. Embora seja utilizada uma metodologia geral, é necessário adequar à prática as demandas individuais que possam surgir de escola para escola. Estima-se que leve até 3 meses para que o programa seja implementado e comece a funcionar (CML, 2008).

Os diversos atores que compõem a comunidade escolar possuem diferentes funções no processo de implantação do programa. Os coordenadores escolares são o elo entre os promotores da ação e a escola. Por conhecerem bem a comunidade possuem percepção sobre a melhor abordagem e motivação para a adesão de pais. Devido a confiança dos pais em relação aos professores, eles também apresentam fundamental papel na aceitação da iniciativa. Embora todos sejam importantes, os pais dispõem do papel decisório, uma vez cabem a eles permitir a participação dos alunos e se disponibilizarem para o papel de Condutor do Pedibus (CML, 2008).

Visto que o alvo do programa são alunos do primeiro e segundo ano do ensino fundamental, existe a tendência de pensar que são muito novos para irem desacompanhados dos pais para a escola. Nessas situações, reforça-se o papel dos condutores, que em caso de grupos com crianças muito novas deve haver um condutor para cada 4 alunos ou um condutor para 8 alunos. Um objetivo importante no Pedibus é educar as crianças e quando ficarem um pouco mais velhas tenham uma mobilidade mais autônoma (CML, 2008).

A partir da elaboração de um inquérito, estima-se o número de alunos participantes, assim como o trajeto a ser percorrido, onde estarão localizadas as paradas e o horário preferencial para a realização do Pedibus. Esse inquérito também tem como objetivo verificar a existência de familiares que possam conduzir o grupo e

---

<sup>4</sup> Mobilité dans le Quartier (MobQua) é um projeto europeu que tem como objetivo estimular a mobilidade em modos suaves no interior dos bairros.

a disponibilidade dele. A experiência do programa em outras escolas indicou que uma parte significativa dos alunos não residiam nas proximidades e esse se tornava o principal motivo para a não adesão. Mas, segundo CML (2008),

a esta justificativa dever-se-á contrapor que o Pedibus não se destina apenas àqueles cuja residência seja próxima da escola. O Pedibus tem flexibilidade de por passar próximo de qualquer outro ponto indicado pelos pais, seja a residência, o local de trabalho dos pais ou qualquer outro ponto notável (p. 14).

Os pais dos alunos participantes do programa devem assegurar que a criança esteja na hora certa na parada correspondente, visto que o condutor tem horários para cumprir. O Pedibus deve aguardar por cerca de 2 minutos em cada parada. No retorno da escola, caso nenhum responsável se encontre na parada para receber o aluno, o condutor deve levá-lo de volta para a escola (CML, 2008)

Como já dito, o trajeto a ser realizado é determinado em função do grupo de alunos participantes. Eles devem ser otimizados de maneira a atender o maior número de crianças, mas não ultrapassarem 1 km de distância a ser deslocada. A quantidade de circuitos varia de acordo com a localização dos pontos de paradas, quanto mais dispersos maior a necessidade de outras rotas. Recomenda-se que cada trajeto tenha no mínimo três participantes. Os caminhos a serem percorridos na ida e na volta devem se sobrepor tanto quanto possível e as paradas devem estar localizadas com distância mínima entre elas de 150 metros (CML, 2008).

Antes de se colocar em prática o Pedibus, os alunos devem passar por uma preparação. Esta deve contar com a participação do órgão de segurança municipal, para que eles sejam orientados sobre o funcionamento do programa, suas vantagens e benefícios, noções sobre modos suaves de mobilidade e segurança rodoviária. Os alunos devem ser obrigatoriamente equipados de coletes refletivos, bonés e crachás de identificação, como forma de segurança e distinção (Lisboa, 2008).

Segundo experiência anteriores, o MobQua verificou grande aceitação do programa pela população dos bairros, que aprecia o caminhar das crianças pelas ruas. Sugere-se encontrar formas de envolver toda a vizinhança no Pedibus (CML, 2008).

Outra iniciativa que se destacou foi a *Charte des transports au féminin*<sup>5</sup>. Durante um congresso organizado pela *Union des Transports Publics et ferroviaires*<sup>6</sup>, em outubro de 1998 na cidade de Orleans na França, a associação *Femmes em mouvement, les transports au féminin*<sup>7</sup> elaborou uma carta que expressava a importância

<sup>5</sup> Carta do transporte feminino (tradução da autora).

<sup>6</sup> União dos Transportes Públicos e Ferroviários (tradução da autora).

<sup>7</sup> Mulheres em Movimento, o transporte feminino (tradução da autora).



de incluir as demandas nas mulheres no design dos transportes públicos. O acordo foi assinado pelas empresas Alstom, Heuliez ônibus, Lohr indústria, Matra transporte internacional, Mercedes-Benz-Evobus e Renault VI, fabricantes de veículos usados no transporte público (Charte..., [s. d.]).

Nessa carta, o movimento expressa o seu desejo em contribuir para que as expectativas das mulheres em relação ao transporte público sejam incorporadas, uma vez que dois terços dos usuários são mulheres. A partir disso, criou-se um meio de comunicação entre os signatários e o movimento com o objetivo de tornar os equipamentos acessíveis, seguros e sustentáveis, visando que suas melhorias beneficiem todos (Charte..., [s. d.]).

A associação *Femmes en Movement* foi criada segundo duas observações: o grande número de mulheres entre os usuários de transporte público e a sua baixa representatividade dentro dos órgãos de planejamento e gestão. O seu objetivo é garantir que as mulheres tenham voz nas discussões e tomadas de decisão no setor do transporte público e que sejam levadas em consideração quando se trata do papel delas dentro do planejamento regional ou das cidades.

Em 1993, durante o congresso sobre o tema “Quem decide?” realizado pelo *Groupement des Autorités Responsables de Transport*<sup>8</sup> (GART), associação que reúne os eleitos responsáveis pelos transportes públicos em cidades e regiões francesas, as mulheres presentes constataram a pouca representatividade feminina entre os responsáveis eleitos e profissionais da área. Dessa maneira, resolveram criar uma associação para melhor levar em conta as necessidades das mulheres e para participar dos processos de decisão. A primeira iniciativa liderada pela associação foi levar uma mulher ao escritório GART, que ainda não tinha nenhuma funcionária (França, 2011).

O endereçamento das demandas femininas parte do importante papel que desempenham como cuidadoras primárias, ou seja, são capazes de atuar como porta vozes para os grupos que as cercam e enfrentam dificuldades nas suas atividades cotidianas, como crianças e idosos. A associação levanta que o design de um veículo de transporte vai além da construção de um simples objeto técnico, ele tem impacto na maneira como as pessoas se deslocam e essas adaptações resultariam em melhorias gerais para o sistema de transporte que beneficiaria todos os usuários.

A partir da assinatura da carta sobre o design dos veículos do transporte público, os empresários e a associação estabeleceram um comprometimento mútuo na elaboração de medidas que atendam as demandas das mulheres, com encontros periódicos e captação de informações necessárias. Esse comprometi-

---

<sup>8</sup>Grupo de Autoridades Responsáveis pelo Transporte (tradução da autora).

mento se materializa na participação das mulheres no momento de pesquisa e concepção de novos produtos, especialmente ao tratar de segurança, acessibilidade, o design interior dos veículos e o respeito ao meio ambiente. Também ficou comprometido a divulgação de todos os processos de colaboração e sempre ações concretas forem tomadas.

A associação constatou também a falta de estatísticas sobre a relação das mulheres com os transportes públicos, fosse sobre a empregabilidade delas no setor, áreas de atuação, assim como o seu padrão de deslocamento. Portanto, foram pensadas ações com o intuito de melhorar o sistema de coleta de dados e análise das estatísticas.

Como resultado, desde 1995 estatísticas nacionais das redes de transporte público fornecem dados sobre o emprego das mulheres no setor. Além das pesquisas sobre os padrões de deslocamento realizados nas grandes cidades serem sistematicamente desagregados por sexo.

## 9.4 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

O estudo da relação das mulheres com a mobilidade urbana apontou que a racionalidade do planejamento urbano feito por homens e para eles também se aplica nos sistemas de transporte. As cidades têm historicamente privilegiado o uso do transporte individual motorizado, utilizado majoritariamente por homens em todo mundo, assim como desenvolvido sistemas de transporte que atendem apenas as demandas daqueles que se deslocam de maneira pendular, também homens em sua maioria. Como resultado aumenta-se as dificuldades de locomoção das mulheres, assim como o acesso das mesmas a bens e serviços e ao mercado de trabalho, elementos fundamentais para o desenvolvimento da autonomia feminina.

Através do estudo do PlanMob BH, elaborado a partir dos dados levantados pela Pesquisa O/D de 2002, é possível concluir que não ocorre a desagregação por gênero das informações coletadas, uma vez que as mulheres representam a maioria dos usuários de ônibus e o novo sistema tronco-alimentado proposto pelo plano dificulta ainda mais o deslocamento poligonal. O sistema de *Bus Rapid Transit* (BRT) implementado na cidade, conforme previsto no PlanMob, apresenta baixo nível de integração com os demais sistemas de ônibus de Belo Horizonte e da Região Metropolitana. Assim, os usuários passaram a ter maior gasto financeiro e de tempo com o deslocamento, fato que repercute principalmente para as mulheres.

A partir das boas práticas, representadas pelo PediBus e pela Carta do Transporte Feminino, é possível vislumbrar ações associadas à mobilidade que impactam no cotidiano feminino, sejam elas dependentes ou não da intervenção direta do Estado. Essas facilitam o desempenho das diversas funções que ainda recaem sobre elas, como também melhoram sua acessibilidade e ampliam sua mobilidade. Essas práticas demonstram a necessidade não apenas da inclusão da perspectiva de gênero, bem como das pautas feministas, que são as verdadeiras promotoras de mudanças estrutural da sociedade.

Como principal proposta para enfrentar as dificuldades apresentadas ao longo do trabalho está a maior inserção das mulheres nos grupos de discussão, bem como nos cargos com poderes decisórios, para garantir a sua efetiva participação. Uma vez que essa presença possa assegurar que as demandas específicas sejam pautadas e inseridas nas propostas de planos, programas e projetos de intervenção. É importante ressaltar também a relevância da continuidade de estudos teóricos não apenas no campo do urbanismo, mas em todas as demais áreas do conhecimento que possam contribuir para a construção de uma sociedade, bem como cidades, mais inclusivas e igualitárias.

## REFERÊNCIAS

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (CML). *Manual do Pedibus*. Portugal: MobQUA, 2008.

CHARTE des transports au féminin: Femme en Mouvement, les transport au féminin. *Habiter Autrement*, [s.l.], [s.d.]. Disponível em: [http://www.habiter-autrement.org/22\\_sex/20\\_genre.htm](http://www.habiter-autrement.org/22_sex/20_genre.htm).

FRANÇA. ChD Mobilité Transport. Transport et parité des sexes. In: FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS – França, 2011.

GAUTHIER, A.; KUNIEDA, M. Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. *Division 44: Environment and Infrastructure*, Eschborn, set. 2007.

GONZAGA, T. O. *A cidade e a Arquitetura também mulher: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero*. 2004. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Estruturas Ambientais Urbanas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK (IADB). The relationship between Gender and Transport. *Transport Week*, 2015.

JIRÓN, P. M. Implicancias de Género en las Experiencias de Movilidad Cotidiana Urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, Caracas, v. 12, n. 29, jul./dez. 2007.

MOREIRA, C. M. (org.). *Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A: Manual das Pesquisas Origem e Destino 2002 e 2012*. Belo Horizonte: BHTrans, 2016. Disponível em: [http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob\\_page.show?\\_docname=10498264.pdf](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=10498264.pdf).

MÚRIAS *et al.* *Guia para a Integração a Nível Local da Perspetiva de Género na Mobilidade e Transportes*. Coimbra: Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, 2016.

POLEVOY, M.; HASSON, Y. Gender Equality Initiatives in Transportation Policy: A Review of the literature. *Women's Budget Forum*, Tel Aviv, jul. 2011.

SVAB, H. *Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero*. 2016. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.