



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
ESCOLA POLITECNICA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA CIVIL - PPEC

ALINE CAROLINA PRADO FREIRE

MOBILIDADE FEMININA
Subsídios para políticas de mobilidade

SALVADOR
2022

ALINE CAROLINA PRADO FREIRE

MOBILIDADE FEMININA

Subsídios para políticas de mobilidade

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil da Universidade Federal da Bahia, como requisito para obtenção do grau de mestre em Engenharia Civil, sob a orientação do Prof. Dr. Juan Pedro Moreno Delgado e coorientação da Prof. Dra Ilce Marília Dantas Pinto.

SALVADOR

2022

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI/UFBA),
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Carolina Prado Freire, Aline

Mobilidade Feminina - Subsídios para políticas de
mobilidade / Aline Carolina Prado Freire. --
Salvador, 2022.
137 f.

Orientador: Juan Pedro Moreno Delgado.

Coorientadora: Ilce Marília Dantas Pinto.

Dissertação (Mestrado - Programa de Pós Graduação em
Engenharia Civil) -- Universidade Federal da Bahia,
Escola Politécnica, 2022.

1. Mobilidade Feminina. 2. Mobilidade Inclusiva.
3. Planos de Mobilidade. 4. Políticas de Mobilidade.
I. Pedro Moreno Delgado, Juan. II. Marília Dantas
Pinto, Ilce. III. Título.

MEMBROS DA BANCA EXAMINADORA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

ALINE CAROLINA PRADO FREIRE

APRESENTADA AO MESTRADO EM ENGENHARIA CIVIL, DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA, EM 30 DE JUNHO DE 2022.

BANCA EXAMINADORA

Prof.(a) Dr.(a) **Juan Pedro Moreno Delgado**

Orientador

PPEC-UFBA

Prof.(a) Dr.(a) **Ilce Marília Dantas Pinto de Freitas**

Coorientadora

PPEC-UFBA

Prof.(a) Dr.(a) **Patricia Lustosa Brito**

PPEC-UFBA

Prof.(a) Dr.(a) **Caroline Dias Amancio de Lima**

PPEC-UFBA



Documento assinado digitalmente

MARIA LEONOR ALVES MAIA

Data: 13/07/2022 09:46:38-0300

Verifique em <https://verificador.iti.br>

Prof.(a) Dr.(a) **Maria Leonor Alves Maia**

POSCIVIL – UFPE

“Ela subiu sem pressa a tortuosa ladeira. À medida que avançava, as casas iam rareando, modestas casas espalhadas sem simetria e ilhadas em terrenos baldios. No meio da rua sem calçamento, coberta aqui e ali por um mato rasteiro, algumas crianças brincavam de roda. A débil cantiga infantil era a única nota viva na quietude da tarde”.

Lygia Fagundes Telles; In: Venha Ver o Pôr do Sol – 1970

AGRADECIMENTOS

Como escrever sobre mobilidade urbana enquanto o mundo estava parado? A pandemia da covid19 transformou os hábitos diários das pessoas, muito do que eu tinha imaginado para fazer nesse trabalho não foi possível, as aulas e reuniões de repente ficaram on-line, perdi o contato presencial com meus colegas e professores, de repente tudo mudou e eu tinha uma pesquisa para terminar.

Estou muito grata em ter conseguido finalizar este trabalho, e ele não seria possível sem uma rede de apoio que costurei antes e durante este caminho, essas páginas de agradecimento estão longe de demonstrar a contento a expressão desse sentimento de gratidão.

Em primeiro lugar gostaria de agradecer o que não tenho como mensurar, que é o apoio e amor da minha família: meus pais João e Catarina e minhas irmãs Marília e Liz. Suporte desde o início, antes e durante todo o processo. Um agradecimento especial à Marília que tanto me ajudou com sua experiência acadêmica.

Aos meus queridos amigos do PPEC/ UFBA (Racquel, Ediana, Fabrício, Jamille, Thais, Liniker e Vitor), nos conhecemos no primeiro dia de aula e desde então temos nos ajudado diariamente, de forma afetuosa e prática. A amizade se consolidou, do cafezinho na copa passamos para encontros on-line e posso assegurar que não conseguiria terminar este trabalho sem vocês.

Ao meu orientador Juan Pedro que conseguiu desatar muitos nós durante todo o processo e à professora Ilce Marília, que com sua experiência foi fundamental para que este trabalho se desenvolvesse. Vocês foram cruciais para que eu conseguisse o ingresso na universidade e agora na minha conclusão.

Aos professores do CETRAMA/ UFBA que com a troca de experiências me incentivaram de modo que sempre serei grata. À professora Silvia Miranda que de forma doce e calma me ajudou durante muitas etapas deste processo.

À Dani e Carol, que com muita simpatia apoiam os alunos do PPEC com muita competência, rapidez e carinho.

Aos colegas do Observatório da Mobilidade de Salvador, em especial Daniel Caribé, sou grata pelo grande incentivo (desde antes do mestrado) para que eu

seguisse esse caminho, a paciência por ler meu pré-projeto e todo o suporte e contribuição sempre.

Às pessoas queridas que a vida me trouxe e que me ajudaram, seja lendo e corrigindo meu texto, escutando por horas minhas falas chorosas, ou apenas com a presença. Mas que apoiaram de forma excepcional e que sempre serei grata. Obrigada Rodrigo (pelo imenso apoio com o design, caminhadas, ouvido, espaço com a mesinha e café), Ju, Paulo, Sandro e Isabela.

À Camila e Jaqueline que apareceram aos 44 minutos do segundo tempo para ajudar a juntar e colar tudo que tinha sido quebrado e bagunçado.

Aos colegas da ACP Empreendimentos que me apoiaram de forma indispensável durante todo esse período, sempre serei grata à Dr. Arival, Mateus Carlos e minha querida amiga Mayara.

Por último, mas não menos importante, agradecer quem não vai ler: Meu cachorro Bob. Obrigada pela companhia afetuosa e pelas longas caminhadas que fizemos juntos, que foram fundamentais para me distanciar um pouco do computador e colocar os pensamentos em ordem.

RESUMO

O estudo do gênero dentro da mobilidade urbana não é recente, ele vem sendo desenvolvido há mais de 40 anos. Porém a inclusão deste tema nas políticas públicas não é aplicada na grande maioria das cidades. Esta pesquisa tem como objetivo principal investigar como a mobilidade feminina é contemplada nas diretrizes, políticas e propostas contidas nos planos de mobilidade urbana. Adicionalmente, investiga o perfil e os padrões de mobilidade das mulheres usuárias do sistema de transporte, avalia de que forma esses padrões e preferências, em termos de qualidade, são contemplados no planejamento da mobilidade da cidade. A pesquisa se estrutura em três etapas. A primeira é um levantamento de informações sobre o perfil das usuárias, assim como, opiniões sobre a qualidade do sistema de transportes e recomendações, para o qual foi aplicada a técnica de questionário “bola de neve”. Na segunda etapa, foram utilizadas palavras-chave visando identificar diretrizes, políticas e/ou propostas contidas atualmente no Plano de Mobilidade e no Contrato de Concessão de transporte coletivo por ônibus, da cidade de Salvador, Bahia, Brasil. Finalmente, na terceira etapa foram construídas matrizes analíticas, visando identificar ações viáveis, no curto prazo, articulando em dois eixos principais: **a)** as recomendações contidas na literatura, organizadas em critérios e ações de antecipação / resposta, visando estruturar um Planejamento da Mobilidade sob perspectiva de gênero, orientado a favorecer os padrões de mobilidade feminina, na cidade, e **b)** os resultados da pesquisa realizada, organizados pelo perfil das entrevistadas, a sua percepção da qualidade do sistema e recomendações, frente aos problemas identificados. Estas informações foram cruzadas com as políticas e/ou projetos identificados previamente. Como resultado foi possível verificar que a mulher entrevistada utiliza muito o ônibus e o aplicativo, fora do horário de pico, com tempos de deslocamento e espera elevados, por causa das condições de integração modal. Além disso, verificou-se que o Plano de Mobilidade é conservador, demandando muita atenção para o transporte individual em comparação com os modos coletivos e ativos, não se verificando ações inclusivas a não ser as já previstas por lei.

Palavras-chave: Mobilidade Feminina – Mobilidade Inclusiva – Planos de Mobilidade

ABSTRACT

The study of gender within urban mobility is not recent, it has been developed for over 40 years. However, the inclusion of this theme in public policies is not applied in the vast majority of cities. The main objective of this research is to investigate how female mobility is contemplated in the guidelines, policies and proposals contained in urban mobility plans. Additionally, it investigates the profile and mobility patterns of women users of the transport system, assesses how these patterns and preferences, in terms of quality, are contemplated in the city's mobility planning. The research is structured in three stages. The first is a survey of information about the profile of users, as well as opinions about the quality of the transport system and recommendations, for which the "snowball" questionnaire technique was applied. In the second stage, keywords were used to identify guidelines, policies and/or proposals currently contained in the Mobility Plan and in the Concession Agreement for collective transport by bus, in the city of Salvador, Bahia, Brazil. Finally, in the third stage, analytical matrices were built, aiming to identify viable actions, in the short term, articulating in two main axes: a) the recommendations contained in the literature, organized in criteria and actions of anticipation - response, aiming to structure a Mobility Planning under gender perspective, oriented to favoring the patterns of female mobility in the city, and b) the results of the research carried out, organized by the profile of the interviewees, their perception of the quality of the system and the recommendations, in face of the identified problems. This information was cross-referenced with previously identified policies and/or projects. As a result, it was possible to verify that the woman interviewed uses the bus and the app a lot, during off-peak hours, with high travel and waiting times, due to the conditions of modal integration. In addition, it was found that the Mobility Plan is conservative, demanding a lot of attention for individual transport compared to collective and active modes, with no inclusive actions other than those already provided for by law.

Key words: Female Mobility - Inclusive Mobility - Mobility Plans

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Esquema ilustrativo que mostra de forma didática a diferença de gênero entre homens, mulheres e mulheres com filhos.....	29
Figura 2	Esquema do Procedimento Metodológico da Dissertação	49
Figura 3	Atração de viagens com motivo trabalho, por hectare, na RMS.....	61
Figura 4	PrintScrean das telas Citta Mobi, ao tentar postar reclamação de assédio sexual.....	113

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Diferença de padrão entre homens e mulheres – Brasil	26
Gráfico 2	Diferença de padrão entre homens e mulheres - Alemanha	27
Gráfico 3	Número de viagens por hora (em milhares) de homens e mulheres de acordo a finalidade da viagem.....	28
Gráfico 4	Motivos para trabalhar meio período – por gênero (pessoas com idades entre 15 e 64 anos).....	31
Gráfico 5	Percentual de calçadas adequadas	61
Gráfico 6	Percentual de tipos de acidentes com pedestres	61
Gráfico 7	Perfil das participantes por Faixa etária (IBGE) no estudo de caso em Salvador para 2019	63
Gráfico 8	Perfil das participantes por cor/raça no estudo de caso em Salvador para 2019	64
Gráfico 9	Perfil das participantes por renda mensal familiar no estudo de caso em Salvador para 2019.....	64
Gráfico 10	Perfil das participantes por ocupação no estudo de caso em Salvador para 2019	65
Gráfico 11	Perfil das participantes por possui filhos no estudo de caso em Salvador para 2019	65
Gráfico 12	Faixa etária dos filhos no estudo de caso em Salvador para 2019	66
Gráfico 13	Resultado para pergunta “O meio de transporte que você usa com os filhos é o mesmo de quando você está sozinha?” no estudo de caso em Salvador.....	66
Gráfico 14	Resultado para pergunta “Quantas vezes na semana você se desloca com seus filhos?” no estudo de caso em Salvador	67
Gráfico 15	Resultado para pergunta “Quantos automóveis residenciais possui?” no estudo de caso em Salvador	67
Gráfico 16	Resultado para pergunta “Quantas Motocicletas residenciais possui?” no estudo de caso em Salvador	68
Gráfico 17	Resultado para pergunta “Qual transporte você mais utilizava?” no estudo de caso em Salvador	68

Gráfico 18	Resultado para pergunta “Quais seus motivos de viagem? ” no estudo de caso em Salvador	69
Gráfico 19	Resultado para pergunta “Qual seu tempo de deslocamento?” no estudo de caso em Salvador	69
Gráfico 20	Resultado para pergunta “A usuária utiliza mais de um transporte para chegar ao destino?” no estudo de caso em Salvador	70
Gráfico 21	Resultado para pergunta “Das que utilizavam mais de um transporte para se locomover, média de tempo de espera entre um e outro transporte?” no estudo de caso em Salvador	71
Gráfico 22	Horário de locomoção diária no estudo de caso em Salvador para 2019	71
Gráfico 23	Resultado para pergunta “Costumava passar e parar em outros lugares no caminho do destino?” no estudo de caso em Salvador	72
Gráfico 24	Resultado para pergunta “A viagem encadeada tem relação com trabalhos domésticos?” no estudo de caso em Salvador	73
Gráfico 25	Qualidade no fator acessibilidade	77
Gráfico 26	Qualidade no fator frequência de atendimento.....	78
Gráfico 27	Qualidade no fator tempo de viagem	79
Gráfico 28	Qualidade no fator lotação	79
Gráfico 29	Qualidade no fator confiabilidade	80
Gráfico 30	Qualidade no fator segurança	81
Gráfico 31	Qualidade no fator características dos veículos	81
Gráfico 32	Qualidade no fator características de parada.....	82
Gráfico 33	Qualidade no fator características de parada.....	82
Gráfico 34	Qualidade no fator conectividade	83
Gráfico 35	Qualidade no fator comportamento dos operadores	84
Gráfico 36	Qualidade no fator comportamento estado das vias	84

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Políticas de mobilidade sensíveis ao gênero pelo mundo36
--------	--

LISTA DE EQUAÇÕES

Equação 1	Fator de reclamações dos usuários no período medido p (mês ou trimestre)	98
-----------	--	----

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Exemplo resumido da matriz 1	56
Quadro 2	Exemplo resumido da matriz 2.....	57
Quadro 3	Matriz analítica 1: Perfil das entrevistadas	105
Quadro 4	Matriz analítica 2: Avaliação da qualidade e recomendações das entrevistadas	109

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Política de mobilidade de gênero chilena	43
Tabela 2	Política de mobilidade de gênero da Cidade do México.....	44
Tabela 3	Política de mobilidade de gênero de Buenos Aires	45
Tabela 4	Política de mobilidade de gênero da Costa Rica.....	46
Tabela 5	Resumo do perfil socioeconômico das participantes.....	63
Tabela 6	Estrutura do plano de mobilidade de Salvador.....	87
Tabela 7	Palavras-chave encontradas Capítulo 2.....	88
Tabela 8	Palavras-chave encontradas Capítulo 3.....	90
Tabela 9	Palavras-chave encontradas Capítulo 4.....	92
Tabela 10	Palavras-chave encontradas Capítulo 5.....	94
Tabela 11	Palavras-chave encontradas no contrato de concessão das empresas de ônibus	96

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

ABAM	Associação Nacional das Baianas de Acarajé, Mingaus, Receptivos e Similares
CAF	Banco de Desenvolvimento da América Latina
PIEG	Política Nacional para a Efetiva Igualdade entre Mulheres e Homens
STCO	Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador
PNMU	Plano Nacional de Mobilidade Urbana

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	18
1.1	JUSTIFICATIVA.....	19
1.2	PROBLEMA.....	21
1.3	OBJETIVOS.....	22
1.3.1	Objetivo geral.....	22
1.3.2	Objetivos específicos	22
1.4	ESTRUTURA DO TRABALHO	23
2	REFERENCIAL TEÓRICO	24
2.1	CARACTERÍSTICAS DA MOBILIDADE FEMININA	24
2.2	POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA FEMININA PELO MUNDO	36
2.2.1	Europa e Ásia	37
2.2.2	América Latina	41
3	METODOLOGIA.....	49
4	ESTUDO DE CASO: A CIDADE SALVADOR, BAHIA, BRASIL	60
4.1	PANORAMA DA MOBILIDADE FEMININA	62
4.1.1	Perfil das usuárias do sistema em Salvador	62
4.1.2	Recomendações das usuárias em relação à mobilidade na cidade	73
4.1.3	Impactos da qualidade do sistema de transporte na mobilidade feminina	77
4.2	A MOBILIDADE FEMININA NA GESTÃO MUNICIPAL	86
4.2.1	A mobilidade feminina no plano de mobilidade urbana sustentável de Salvador	86
4.2.2	A mobilidade feminina no contrato de concessão para a prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus do Município de Salvador.....	96
4.3	MATRIZES ANALÍTICAS: FATORES, CRITÉRIOS E POLÍTICAS PÚBLICAS	103
4.3.1	Matriz Analítica 1: Perfil	104
4.3.2	Matriz Analítica 2: Avaliação da qualidade e recomendações.....	109

4.4	CRITÉRIOS E AÇÕES PARA O PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA CONSIDERANDO A PERSPECTIVA DE GÊNERO (PENSANDO NAS MULHERES)	113
5	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	117
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	121
	APÊNDICE A - Questionário padrão de mobilidade feminina em Salvador.....	129

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade é a aptidão e a facilidade do indivíduo de se locomover. Desta forma a possibilidade de acessar lugares como hospitais, escola, trabalho, comércio faz parte do exercício da mobilidade - direito básico previsto pela constituição desde 2015 (BRASIL, 2015).

Para que todos tenham acesso a esse direito básico, é importante considerar que existem diferenças entre os indivíduos: Diferenças sociais, de gênero, de corpos, de idade, ou seja, necessidades singulares para utilizar a cidade e seus aparelhos. A mobilidade inclusiva é, portanto, a atenção para com a diferença entre cidadãos e seus modos de deslocamento.

Quando o sistema de mobilidade não funciona de maneira adequada, as desigualdades socioespaciais ficam ainda mais evidentes prejudicando os atores mais vulneráveis da sociedade, desta forma, tornam-se mais escassas as oportunidades de emprego, estudo, lazer e condições de tratamento de saúde.

Assim, um sistema de transporte eficaz garantiria que mesmo quem vive em áreas urbanas mais distantes dos centros não seriam tão prejudicados no que diz respeito ao acesso a serviços.

O planejamento da infraestrutura de transportes urbanos tem falhado no que diz respeito a atender a necessidade da população das metrópoles brasileiras. A contínua preferência pelo transporte privado informal é uma consequência da má qualidade e falta de confiabilidade dos outros modos. Esta crescente demanda pelo uso de transportes individuais (motorizados) colabora com aumentos progressivo dos congestionamentos, má qualidade do ar e aumento da pressão para implantação de vias onerosas (GIZ-IDTP, 2013).

Com o objetivo de garantir a equidade do acesso aos transportes públicos, acessibilidade universal e do uso do espaço público de circulação e segurança nos deslocamentos das pessoas, foi criada por meio do Ministério das Cidades (concebido em 2003 e extinto em 2019) a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) através da Lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012). Os principais objetivos desta nova legislação é priorizar os modos de transporte não motorizados e do transporte coletivo; Estabelecer padrões de emissão de poluentes; Gerir de forma democrática com participação social, o planejamento e avaliação da política de

mobilidade; Inovar em novas gestões de tarifas de transporte e de integração de políticas de desenvolvimento urbano (ITDP, 2015).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui 5 objetivos específicos para atingir a meta principal que seria reduzir as desigualdades sociais e melhorar as condições urbanas de mobilidade e acessibilidade (BRASIL, 2013):

1.Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; 2. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; 3. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; 4. Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; 5. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

No entanto, as políticas adotadas pelos Planos de Mobilidade Municipais deixam dúvidas quanto ao cumprimento destas diretrizes no que diz respeito à 51,8% (IBGE, 2019) da população brasileira: as mulheres. O urbanismo que prevaleceu no século 20 privilegiou o carro e contribuiu para a segregação social (ROCHA, 2018). Ele foi planejado e organizado com base no olhar masculino - áreas centrais orientadas para trabalho e negócios (tendo os homens como os protagonistas), ficando os bairros e subúrbios para as mulheres e filhos (JACOBS, 2019).

1.1 JUSTIFICATIVA

O estudo do gênero dentro da mobilidade urbana não é recente, ele vem sendo desenvolvido há mais de 40 anos. A ciência dos transportes já é unânime em afirmar que alguns padrões femininos são repetidos em todas as cidades mundiais, já que estes padrões são frutos do papel social a que as mulheres são submetidas. Desta forma, a mobilidade do cuidado é responsável por grande parte das idas e vindas de mulheres, tanto em áreas urbanas quanto rurais (SÁNCHEZ e GONZÁLEZ, 2016).

No entanto os planejamentos de mobilidade realizados até hoje têm elaborado ações, na maioria das vezes, relacionadas apenas ao assédio sexual nos transportes coletivos e privados, chegando até mesmo a separar os vagões de metrô em horários de pico.

A mobilidade feminina vai muito além disto, no sentido que os padrões de deslocamento demonstram diferentes realidades entre homens e mulheres. Elas fazem parte de um grupo vulnerável e distinto, seja pelo papel social de ser mulher, pelo medo da violência urbana, ou pelo papel de cuidadora familiar que carrega.

A literatura aponta as mulheres como as maiores usuárias de transporte coletivo nas cidades (VASCONCELLOS, 2001, SVAB, 2016, CUSSET, 1997). Desta forma, considerá-las os maiores consumidores do serviço já seria suficiente para a inclusão da perspectiva de gênero neste modo de transporte. Porém não é o que ocorre, o planejamento que ignora as diferenças entre homens e mulheres tem feito a qualidade do serviço ser pior para mulheres do que para homens (SALVADOR, 2017b) e assim mais mulheres têm migrado do transporte coletivo para o transporte individual motorizado - menos sustentável e mais custoso para o orçamento mensal.

É importante salientar que o transporte coletivo vem perdendo usuários a algum tempo por diversos motivos, sendo alguns deles: inserção dos transportes por aplicativo (Uber, 99appi entre outros), o aumento do preço da tarifa, a queda da qualidade do serviço, o aumento do número de assaltos, e até a pandemia de covid-19 foram peças importantes desta condição. Desta forma, é importante conhecer os problemas e apontar alternativas para manter os usuários e engajar novos no sistema de transporte coletivo.

Antes de um município iniciar seu processo de elaboração do Plano de Mobilidade é necessário um estudo preliminar profundo dos usuários do sistema (conhecer quem são, como e para onde vão), a partir de então, dar-se-á o início do planejamento após essas informações importantes, que devem ser consideradas. Para este fim existem as pesquisas Origem-Destino realizadas periodicamente pelos governos para que se conheça este usuário e seu padrão.

O mesmo deve ocorrer no momento em que se decide elaborar um Plano de Mobilidade sensível ao gênero, sendo necessário conhecer as usuárias: Quem são, como e para onde vão. Ou seja, seu perfil e seu padrão de deslocamento. Portanto, espera-se que esse trabalho contribua com informações pertinentes a respeito da mobilidade de grupos vulneráveis, analisando de que forma a mobilidade feminina é contemplada nas diretrizes, políticas e propostas contidas nos planos de mobilidade urbana.

1.2 PROBLEMA

Nos últimos 44 anos o tópico gênero e transportes tem atraído atenção da comunidade acadêmica. Desde que alguns textos feministas foram publicados no final da década de 70 questionando a visibilidade das mulheres e o sistema de transportes, como por exemplo o editorial “A necessidade do estudo da viagem das mulheres” (ROSENBLOOM, 1978. Tradução da autora) ou a publicação “O transporte público e a necessidade de viagem das mulheres” (GUILIANO, 1979. Tradução da autora) um problema se evidenciou: a mobilidade urbana desconsidera o gênero para o planejamento (BEST e LANZENDORF, 2005).

Com o desenvolvimento das pesquisas, duas vertentes do estudo sobre a mobilidade de gênero se apresentaram: Uma que estuda os infortúnios de ter uma padrão de deslocamento diferente do padrão que é utilizado para planejar a mobilidade - neste grupo engloba-se também o medo da violência e assédio sexual dentro do sistema urbano (PAIN, 1991; LAW, 1999) e a outra linha estuda a diferença de gênero na jornada de trabalho e a relação com os modos de transporte (FANNING MADDEN, 1981; HANSON e JOHNSTON, 1985; BEST e LANZENDORF, 2005).

Mesmo com esta gama de estudos sobre a mobilidade feminina, ainda existe uma forte escassez de políticas públicas que inclua mulheres no sistema de transportes urbanos, e não existe legislação que obrigue os municípios a realizar um Plano de Mobilidade sensível ao gênero. Por outro lado, o Fórum internacional de Transporte (INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM, 2021) afirma que o gênero é um dos maiores determinantes na escolha do transporte. Além disso, dados específicos de gênero sobre o comportamento de viagem, viagens, necessidades e preocupações de mobilidade não são coletados ou não são analisados sistematicamente. Isso cria um viés inconsciente em relação aos homens no planejamento e design de transporte e mobilidade (CRASS, 2020; RAMBOLL SMART MOBILITY e TRANSPORT, 2021).

O extinto Ministério das Cidades apresentou na lei 12.587 (BRASIL, 2012), entre seus Princípios, Diretrizes e Objetivos, a importância da equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros. Mesmo que este destaque seja importante para a inclusão do pensamento de gênero nas cidades, ele não explicita todas as formas de equidade. Assim as especificidades que decaem sobre pouco

mais da metade da população se tornam invisíveis para os principais atores do sistema de transportes.

Além da falta de inclusão na legislação, outro ponto crítico é o poder público desconhecer que na prática o padrão da mobilidade feminina, apesar de ser considerado por muitos como um padrão sustentável, se apresenta desta forma por falta de outra opção (financeira ou social). Como observou VASCONCELLOS (2001) as mulheres caminham mais, usam mais transporte coletivo, frequentam mais o próprio bairro. Porém, com as inúmeras deficiências que o sistema de transporte vem apresentando ao longo dos anos é possível verificar que estas usuárias estão abandonando cada vez mais o transporte coletivo e migrando para o transporte individual motorizado (PASQUAL *et al* 2019). Algumas consequências negativas disso são o impacto no financiamento do sistema do transporte coletivo, o aumento do congestionamento, o impacto na qualidade do ar, dentre outras.

Em síntese, o gênero é um dos maiores determinantes na escolha do modo de transporte. Mas apesar disso as mulheres se tornaram invisíveis no processo atual de formulação de planos, normas e políticas públicas de transporte urbano. Como consequência existe uma tendência de migração inversa à sustentabilidade por parte deste grupo social na procura do automóvel ou modos menos sustentáveis.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo geral

Investigar como a mobilidade feminina é contemplada nas diretrizes, políticas e propostas contidas nos planos de mobilidade urbana.

1.3.2 Objetivos específicos

- a) Definir o perfil e os padrões de mobilidade das mulheres usuárias do sistema de transporte da cidade;
- b) Avaliar como os padrões e preferências em termos de qualidade na mobilidade feminina, identificados, são contemplados no planejamento da mobilidade da cidade.

1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO

Este trabalho está estruturado em 5 capítulos, sendo que o capítulo 1 corresponde a esta introdução, onde é abordado o enfoque central do estudo.

No capítulo 2 apresenta-se o Marco Teórico que se divide em duas partes: Características gerais da mobilidade feminina e a segunda parte onde se apresenta as Políticas de Mobilidade feminina pelo mundo.

O capítulo 3 apresenta a Proposta Metodológica empregada no desenvolvimento do trabalho de pesquisa.

No capítulo 4 está o Estudo de caso, sobre a cidade de Salvador. Foi dividido em 4 partes: O panorama da mobilidade feminina de Salvador (perfil, impactos da qualidade e recomendações); A mobilidade feminina na gestão municipal; As matrizes analíticas e por fim, critérios e ações para o planejamento urbano considerando a perspectiva de gênero.

No capítulo 5 são apresentadas as conclusões e recomendações para a continuidade da pesquisa apresentando as contribuições das análises realizadas.

Seguem-se então as referências e apêndices relacionados com o tema em questão.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo tem como objetivo explicar conceitos, considerando a evolução de estudos e juízos utilizados até hoje, dando panorama geral de como o gênero é incluído na mobilidade urbana sob a perspectiva do planejamento de transportes. Buscou-se apresentar aspectos ligados à realidade brasileira e de forma ampla trazer alguns episódios de países estrangeiros com a realidade próxima à brasileira.

As próximas duas sessões desta dissertação abrangem uma revisão bibliográfica para montar uma fundamentação teórica e evidenciar as discussões realizadas nas últimas décadas em alguns lugares do mundo sobre o assunto. Os estudos foram realizados por uma ampla gama de autores e autoras, mas principalmente em literaturas espanhola, norte americana, inglesa e de alguns países latino-americanos, palavras-chave que se centram em gênero e mobilidade.

2.1 CARACTERÍSTICAS DA MOBILIDADE FEMININA

A mobilidade é essencial para o acesso a serviços básicos como trabalho, saúde, educação e rede social. Em países ainda em desenvolvimento a mobilidade restringe acesso a serviços e limita a maioria de sua população - já que a depender da distância ela carece do pagamento da passagem do transporte coletivo, ou longas caminhadas farão parte do dia a dia. Desta forma, a capacidade de pagar as despesas de transporte é uma preocupação para a maioria deles, principalmente para os grupos de baixa renda. As mulheres são particularmente afetadas por esses fatores devido ao seu acesso limitado a recursos econômicos e sua dependência de membros da família para a mobilidade diária (ADEEL, YEH e ZHANG, 2017).

Enquanto para os homens, o principal fator que os impede de se movimentar diariamente na cidade são questões financeiras, para as mulheres diversos fatores podem ser levados em consideração, já que cada localidade possui sua cultura e características.

Basta lembrar que em alguns países (como o Paquistão por exemplo) a mobilidade das mulheres está diretamente ligada a um código social de honra. Qualquer viagem pode ser considerada potencialmente arriscada para as mulheres, assim esta mobilidade é acompanhada diariamente por suas famílias e por meio de

permissão, véu e escolta. A autorização só é dada para atividades de subsistência, como buscar água, e muitas vezes é negada para atividades não essenciais, como lazer e socialização. O ocultamento dos corpos e ter um acompanhante torna-se essencial para viajar pelas ruas e locais públicos (KAN, 2017; ADEEL, YEH e ZHANG, 2017).

Mas mesmo em países com código de honra mais brandos, como é o caso dos países ocidentais, os diversos estudos sobre mobilidade urbana nos dão dados significativos em relação à diferença de padrão de mobilidade entre homens e mulheres.

Enquanto para os homens em idade produtiva a mobilidade urbana significa a facilidade de ir e vir do trabalho, para as mulheres ela abrange uma complexa cadeia de idas e vindas. Isso porque gêneros diferentes ainda possuem papéis distintos na sociedade, isso faz com que o padrão de mobilidade entre um e outro seja divergente. Cada um possui necessidades de tipos de transporte diferentes, viagens diferentes, comportamentos e diferentes níveis de acesso (KUNIEDA e GUATHIER, 2007).

Vasconcellos (2001) aponta que

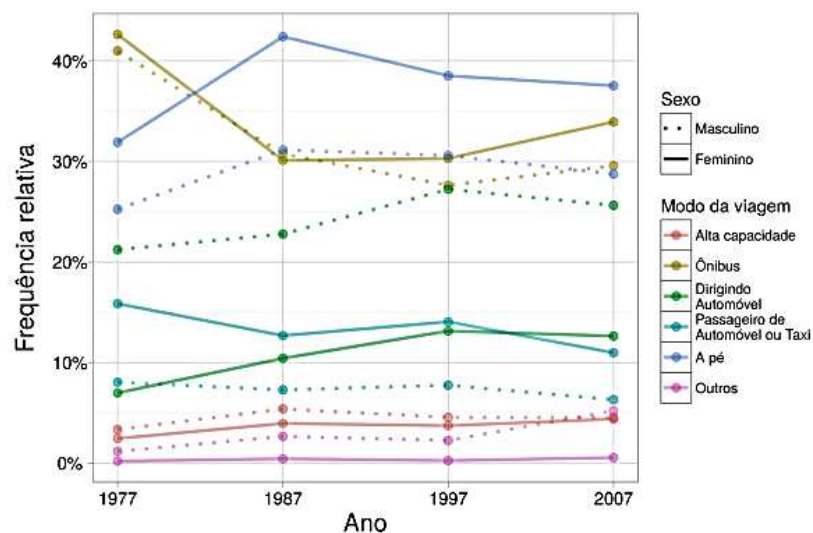
A questão de gênero tem sido mencionada apenas em relação às mulheres, como um subproduto do movimento feminista. Embora compreensível por sua relevância como problema social, esta é uma abordagem incompleta, uma vez que tanto os homens quanto as mulheres são afetados nas suas necessidades e condições de transporte pela divisão familiar de tarefas. Portanto, a questão que precisa ser respondida, é dada a divisão de tarefas existente, quais são os problemas reais enfrentados por ambos os sexos enquanto circulam pelas vias? (VASCONCELLOS, 2001, p.126)

Em áreas urbanas as mulheres utilizam mais o transporte coletivo, caminham mais, recorrem ao carro mais como passageira do que como motorista, tendem a fazer viagens em maior quantidade, mais curtas e em horários mais variados. E são viagens mais caras se compararmos tempo x dinheiro. As usuárias percorrem seu caminho em sua maioria das vezes fora do horário de pico, e para locais mais dispersos - já que há uma tendência de as mulheres serem trabalhadoras informais e fora de centros comerciais. Elas também utilizam mais de um modo de transporte por deslocamento e precisam de serviços flexíveis, seguros e pontuais porque, em sua maioria (mais do que os homens), têm trabalho de cuidado não remunerado da casa. Desta forma, para que se atenda a demanda feminina de transporte, seria

necessário um serviço porta a porta flexível, de baixo custo, confiável e de fácil utilização, com muitas opções de rota para atender às suas necessidades (BEST e LANZENDORF, 2005; KUNIEDA e GUATHIER, 2007; SVAB, 2016; ADEEL, YEH e ZHANG, 2017; HARKOT, 2018; SOUZA, 2019; RAMBOLL SMART MOBILITY e TRANSPORT, 2021; VASCONCELLOS, 2001).

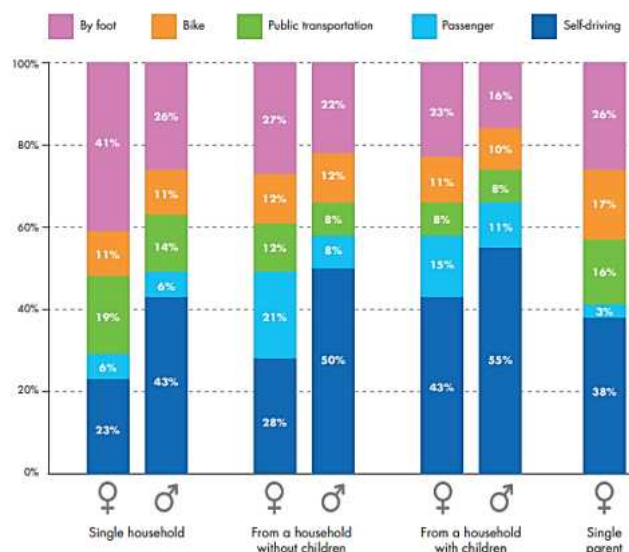
Ao analisar os gráficos 1 e 2 é possível verificar que mesmo em países diferentes como Brasil e Alemanha, o padrão de mobilidade das mulheres brasileiras e alemãs são muito semelhantes e segue o mesmo exemplo do parágrafo anterior, o mesmo ocorre com o padrão masculino nos dois países.

Gráfico 1 – Diferença de padrão entre homens e mulheres – Brasil



Fonte: (SVAB, 2016)

Gráfico 2 – Diferença de padrão entre homens e mulheres - Alemanha



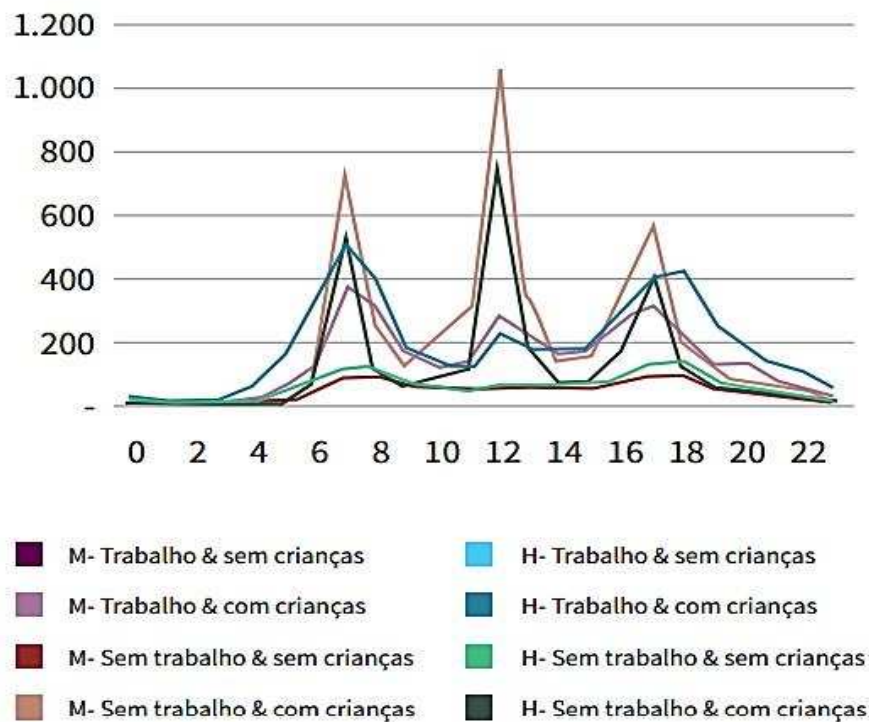
Fonte: (MAFFII; MALGIERI; BARTOLO, 2020)

De acordo com a literatura é possível afirmar que são diversos os fatores que determinam esta diferença de padrões entre homens e mulheres. A violência urbana, medo de assédio sexual, empregos mais próximos da residência e a diferença salarial entre gêneros são fatores que determinam as diferentes escolhas dos modos de transporte (BEST e LANZENDORF, 2005; CARMO, 2020). É possível verificar ainda no Gráfico 2 a variação de padrão entre as mulheres quando ela não tem filhos, quando é casada sem filhos ou é casada com filhos, é uma variação maior do que considerando as mesmas situações para os homens.

Muitas mulheres ainda possuem o papel social de donas de casa, cuidadora dos idosos (pais ou avós) e de irmãos menores, de cozinheira, arrumadeira da família, ou seja, possuem como seu ofício principal o trabalho não remunerado dentro do lar. Outras vezes são mulheres chefes de família que possuem triplas jornadas de trabalho por serem chefes de família (FEDERICI, 2019).

Desta forma é possível compreender que o ambiente familiar é um importante fator das idas e vindas de mulheres nas cidades. Esta quantidade de viagens diárias - consequência do trabalho doméstico - provocam uma necessidade de viagens encadeadas, ou seja, uma vez que saem da residência, a viagem tende a ter vários propósitos e vários destinos dentro de uma “viagem” (HERCE, 2009; KAPOOR, 2020). Por exemplo, ir ao mercado, mas no caminho parar numa farmácia ou na creche para deixar ou pegar seu filho (SOUZA, 2019).

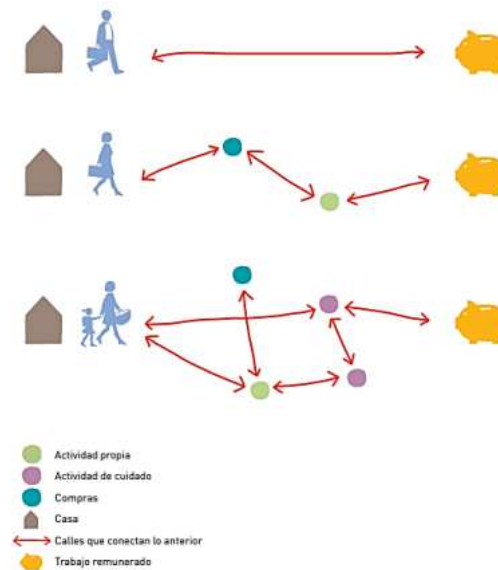
Gráfico 3 – Número de viagens por hora (em milhares) de homens e mulheres de acordo a finalidade da viagem



Fonte: (ENMODO, 2019 apud GONZÁLEZ, 2020)

No Gráfico 3 podemos observar que o mesmo padrão se repete na Argentina, mulheres sem trabalho e com filhos são as que mais fazem viagens diárias (das 0 às 22 horas, mostrada no Gráfico 3), ao contrário por exemplo de homens na mesma situação (sem trabalho e com filhos). A princípio ambos dividiram de forma semelhante a responsabilidade parental, mas ao observar a quantidade de viagens, é possível verificar que há desigualdade (SINGLETON e GODDARD, 2016).

Figura 1 – Esquema ilustrativo que mostra de forma didática a diferença de gênero entre homens, mulheres e mulheres com filhos



Fonte: (CIOCOLETTTO, 2014)

Outro exemplo do mesmo padrão também aparece na Cidade do México, em que do total de viagens realizadas, as compras respondem a 6,63% das viagens feitas pelas mulheres, se considerar o mesmo motivo de viagem para os homens, o percentual é de 2,96%. Da mesma forma, levar e buscar pessoas (filhos ou parentes) representa 3,4% das viagens feitas por mulheres, em comparação com 1,25% para os homens (CASAS *et al.*, 2019). É possível verificar na ilustração da Figura 1 um esquema didático explicando e comparando as viagens de mulheres e homens no dia a dia.

Também é possível observar na ilustração da Figura 1 a linearidade do padrão masculino, que, ao contrário das mulheres, eles transitam fazendo a linha casa – trabalho – trabalho - casa. Os homens valorizam a velocidade, uso de modos individuais (carro, motocicleta ou bicicleta) e ainda hoje são os maiores responsáveis pelo trabalho produtivo na família (KUNIEDA e GUATHIER, 2007). É importante lembrar que notoriamente este é o mesmo padrão de mobilidade que é levado em conta no momento do planejamento das cidades - dos transportes e, mais especificamente, da frota de ônibus (HERCE, 2009).

A problemática do planejamento da frota de ônibus merece destaque para que se possa enxergar o padrão feminino de trânsito na cidade. Pois além de elas viajarem de forma fragmentada – isto faz com que ela tenha um tempo de espera

bem maior entre um transporte e outro - muitas vezes são realizadas com itens volumosos e pesados e crianças pequenas (HARKOT, 2018).

O principal problema enfrentado pelas mulheres está relacionado à oferta de serviços públicos e privados que utilizam: a infraestrutura de transporte não coincide com a infraestrutura de serviços. Outros problemas têm a ver com a divisão do trabalho, a distribuição de papéis e as diferenças econômicas. A tudo isso devem ser adicionados: deficiências na infraestrutura para caminhada (calçadas, etc.), problemas de sinalização, horários de transporte (baixa oferta fora do horário de pico), assédio sexual no transporte público (ÍÑIGUEZ-RUEDA; OLIVEIRA, 2017, p. 11. Tradução da autora).

Desde 1981, quando Madden escreveu o “Why Women Work Closer to Home” (FANNING, 1981), muito pouco mudou. As diferenças de papéis de gênero dentro das famílias determinam que mulheres busquem empregos nas proximidades de casa para reduzir o tempo gasto em deslocamentos. Embora a divisão do trabalho por gênero seja identificada como um fator importante que influencia a mobilidade, a abordagem usual é enxergar o trabalho doméstico meramente como uma restrição da participação da força de trabalho e do transporte relacionado.

Como pode ser observado até agora, o papel desempenhado pelos gêneros se repete e independe do desenvolvimento econômico do país. As viagens geradoras de renda (produtivas) são consideradas mais importantes do que as viagens por tarefas domésticas (motivos reprodutivos/cuidados). Desta forma, o acesso a veículos motorizados acaba sendo priorizado às viagens produtivas (usualmente para os homens). Assim, o acesso das mulheres ao transporte individual como motorista passa a ser limitado (KAPOOR, 2020).

Por exemplo, na cidade de Colônia, Alemanha, 91% dos homens possuem carteira de motorista, em comparação com 75% das mulheres. E 62% dos proprietários de carro são homens, em comparação com 37% das mulheres. O mesmo estudo mostra que em relação a um casal composto por um homem e uma mulher, quando são casados e sem filhos, ambos usam o carro com a mesma frequência: 60%. A partir do momento que este mesmo casal tem filhos, o percentual de frequência muda, o homem passa a utilizar o automóvel com uma frequência de 71% e a mulher apenas 48%¹ (BEST e LANZENDORF, 2005).

Esta desproporção acontece em uma grande diversidade de países e culturas. Em Lagos, na Nigéria, a decisão de uma família comprar um automóvel é

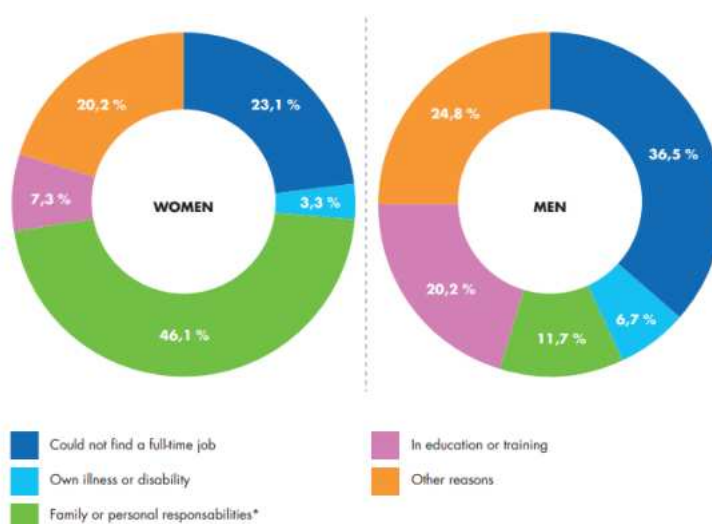
¹ Frequência relativa

de 59% dos maridos. Já as mulheres têm menos acesso ao carro de modo geral. Indícios apontam que em meio ao ciclo familiar as mulheres não têm a prioridade do uso na maioria dos casos. Este escasso acesso ao automóvel faz com que o acesso a longas distâncias seja limitado (BABINARD e SCOTT, 2011).

Já que o trabalho de cuidado com a casa e familiares tem sido um fomentador direto dos motivos das viagens femininas - incluindo a frequência do uso do automóvel residencial - Ele é também um condicionante na hora da escolha de empregos. Segundo o sociólogo Henning Best, o trabalho doméstico é também o maior motivo para as mulheres priorizarem o trabalho em tempo parcial (32%) do que em tempo integral (20%) que os homens (54% o tempo integral e 4% em tempo parcial) (BEST e LANZENDORF, 2005).

No Gráfico 4 pode-se perceber que os motivos para a predileção do trabalho em meio período variam conforme o gênero. Os motivos de cuidado com afazeres domésticos e filhos recaem em cima do gênero feminino (46,1%) em comparação com 11,7% dos homens. O tempo dedicado à educação (e por isso a escolha para trabalho em meio período) também possui uma diferença destacada, os homens dedicam 20,2% para sua educação enquanto as mulheres apenas 7,3%.

Gráfico 4 – Motivos para trabalhar meio período – por gênero (pessoas com idades entre 15 e 64 anos)



Fonte: (MAFFII; MALGIERI; BARTOLO, 2020)

Em função de a maioria dos empregos de meio período ser ocupado pelas mulheres, fica compreensível entender o porquê de elas estarem concentradas em

profissões com baixa remuneração, se comparado com os homens. Esta diferença salarial entre os dois gêneros é de 16,2% na União Europeia (MAFFII, MALGIERI e BARTOLO, 2020) e no Brasil 14% (G1, 2021). Consequentemente existe um impacto desta fragmentação de tempo diário de dedicação, que agrava o desenvolvimento da carreira profissional e renda mensal, assim a possibilidade de custear melhores serviços de transporte como compra de veículos individuais.

Mulheres e meninas são mais propensas a serem afetadas pela pobreza. Mulheres são conhecidas por renunciar oportunidades de trabalhar fora de seus bairros por temerem o valor das tarifas de transportes (KAPOOR, 2020). 47% das mães já renunciaram a algumas oportunidades de emprego ou promoções porque sabiam que teriam dificuldade em conciliar filhos e vida profissional. Muitas vezes eram locais distantes ou que o horário de chegada e saída não coincidia com os horários dos filhos. O tempo de retorno ao mercado de trabalho acaba por influenciar na diferença do uso do automóvel, já que 45% das puérperas levam 3 meses para conseguir retornar às atividades profissionais (CARMO, 2020).

Nos dias de hoje, a diferença de valorização entre a mão-de-obra feminina e masculina ainda reflete o desequilíbrio de ocupação no mercado de trabalho. Mesmo em idade produtiva, as mulheres que estão empregadas são a minoria, mesmo sendo a maioria em números absolutos. A distribuição de mulheres em idade para trabalhar (acima de 14 anos) é de 52,6%, dessas, 52,7% são da região nordeste. Por outro lado, a taxa de ocupação² (pessoas que estão trabalhando no momento) quando distinguimos entre homens e mulheres, é o inverso. As mulheres estão em minoria quando se fala em ocupação dos empregos, com 46,2% no Brasil e 38,2% quando se trata de nordeste (G1, 2021).

Além dos empregos formais e informais, a desigualdade também atinge a área acadêmica. Pesquisadores de Santa Catarina, Alagoas e Pernambuco (ANDRADE, 2022), analisaram o perfil de 601 bolsistas e descobriu-se que 63% eram homens e apenas 37% mulheres. Além disto, quanto mais alto o nível hierárquico do bolsista, mais esta diferença tendia a acentuar:

No 1A, reservado a pesquisadores que demonstram excelência na produção científica e formação de recursos humanos, 73,7% eram homens e 26,3%

² É importante ressaltar que, as ocupações informais como recebimento de programa social, ou ser motorista de aplicativo, ou até mesmo seguro desemprego, não configura como ocupação (IBGE, 2019).

mulheres. No sênior, que contempla cientistas líderes em suas áreas e que foram bolsistas 1A e 1B por pelo menos 15 anos, 88,8% eram homens e 11,2% mulheres (...) segundo dados do CNPq, das 184.728 bolsas outorgadas entre 2010 e 2021, 64,7% foram para homens e 35,3% para mulheres.

Esta questão salarial é ampla, o impacto da esfera financeira não diz respeito apenas ao contracheque ou o dinheiro recebido nos trabalhos semanais realizados. De acordo com Faddul (2020), até as compras do dia a dia indicam uma diferença de gênero, ou o que ficou conhecido como “*pink tax*”. Que nada mais é do que tudo sai mais caro para as mulheres apenas por serem adaptados ou embalados para as mulheres. Isto pode ser desde um desodorante, uma calça jeans ou lâmina para pelos da cor rosa ou lilás. Ou seja, o mesmo desodorante que apenas por ter uma cor específica de embalagem (no caso rosa) custa mais caro do que um com cor genérica (FADDUL, 2020).

Além do “*pink tax*” intencional vindo do mercado, existe outro tipo de taxa que é sofrida por consequência do *modus operandi* das cidades. A literatura aponta que a sensação de medo é a maior problemática quando se fala em mobilidade feminina, ele está presente em todas as pesquisas quando se analisa as mulheres nas cidades (KUNIEDA e GUATHIER, 2007; SVAB, 2016; HARKOT, 2018; PEREYRA, GUTIÉRREZ e NEROME, 2018; KAPOOR, 2020; OLIVIERI e FAGEDA, 2021).

As mulheres na cidade de Nova York gastam entre 26 a 50 dólares a mais que os homens em transporte por mês por motivos de segurança (usando mais táxi e aplicativo em substituição do transporte coletivo em diversas situações), e até 100 dólares por mês se eles forem os cuidadores principais da família, ou seja, até 1.200 dólares a mais do que os homens a cada ano (KAUFMAN, POLACK e CAMPBELL, 2018). Desta forma não é apenas o medo que tem peso relevante no orçamento, mas também o trabalho doméstico.

O Atlas da Violência, mostra que em 10 anos (de 2009 a 2019), o índice de homicídio feminino no Brasil baixou de 4.265 para 3.737 mulheres mortas, enquanto entre os homens o número de homicídios foi de 47.713 até 41.692 (IPEA, 2019). Desta forma é possível verificar a grande diferença entre gêneros, nesse caso os homens são as maiores vítimas de homicídio no país.

Se o índice de homicídio é tão mais baixo, então por que as mulheres têm tanto medo de andar nas ruas?

O “medo feminino” é uma característica presente há muitos anos na literatura em diversas áreas estudada por psicólogos, criminologistas e sociólogos. Estudos da década de 1990, principalmente canadenses e estadunidenses, relataram que a taxa de medo de andar nas ruas das mulheres chegava até a três vezes a taxa relatada pelos homens (KERN, 2021). Ao comparar esta taxa de violência real e a taxa da sensação de medo é possível observar que elas são antagônicas. Esta desconexão foi rotulada de “paradoxo do medo das mulheres”, estes rótulos muitas vezes concordavam com a ideia de irracionalidade feminina, de drama exagerado, ou seja, um reforço do estereótipo feminino relacionando as mulheres como uma anti-lógica (WHITZMAN, 1993).

Por outro lado, ao observar este medo do ponto de vista feminino, o paradoxo deixa de existir, já que o crime mais temido pelas mulheres é o estupro e o crime mais temido pelos homens é o roubo. O roubo é algo ruim de acontecer, porém o estupro é muito pior (WHITZMAN, 1993). Desta forma o assédio sexual diário reforça este medo, são agressões cotidianas que não são relatadas e por isto não são rastreadas – por ser muitas vezes subestimadas e normalizadas. Estas experiências cotidianas servem como avisos de que as mulheres não foram feitas para frequentar aqueles espaços (KERN, 2021).

O assédio sexual no sistema de mobilidade é um dos fatores de medo, motivador de insegurança e, consequentemente imobilidade. E até aumento do custo de transporte (já que algumas mulheres chegam até a migrar de modo de transporte somente por causa da sensação de insegurança). Estas reclamações se repetem em todos os países. No Brasil 86% das mulheres tem medo de sair às ruas, 97% já sofreram assédio no transporte público, 77,8% se sentem inseguras no ponto de ônibus, 68% se sentem inseguras no trajeto até o ponto de ônibus e 70% acham a iluminação inadequada no ponto à noite (THINKOLGA, 2020). Nas cidades de Quito, Guadalajara, Lima e Bogotá 60% das mulheres sofreram alguma agressão sexual no transporte público. Na região metropolitana de Buenos Aires não é diferente, 72% das mulheres se sentem inseguras para viagem em coletivo, em comparação com 58% dos homens (COLLECTIUPUNT6 *et al.*, 2021).

Os números do México são também parecidos, a violência contra as mulheres dentro do transporte coletivo fica em segundo e terceiro lugar no *ranking* de violência urbana: ônibus e micro-ônibus (13,2%) e no metrô (6,5%). E segundo a autora, esse

é um dos motivos que a porcentagem de mulheres que utilizam o transporte público diminuiu de 64% para 52% em uma década (PALACIOS, 2019).

Em relação à denúncia, na Índia, 65% das mulheres que sofreram algum tipo de violência nos transportes coletivos não fizeram nenhum tipo de denúncia à polícia ou a órgãos competentes. Por falta de confiança de que iria resolver ou até medo e dificuldade de relatar o ocorrido às autoridades (KAPOOR, 2020).

É importante levar em conta que a agressão sexual e assédio no transporte é um problema que afeta principalmente adolescentes e mulheres jovens, estudantes e trabalhadoras, de camadas médias e baixas, que usam meios diários de transporte público (JAIMURZINA *et al.*, 2017).

Problemas mais graves do que assédio sexual podem acontecer quando existe falha no zoneamento da cidade, mau uso do espaço ou problemas na infraestrutura dos transportes. O município de Santo André (SP) por exemplo, constatou que os casos de estupro registrados na Delegacia de Defesa da Mulher aconteciam geralmente em locais onde não havia comércio, iluminação pública, itinerário dos ônibus, ou terrenos baldios não murados (GONZAGA, 2011).

Desta forma, é possível assimilar que a instalação de mecanismos inibidores da percepção de insegurança dentro da infraestrutura do sistema de transporte reduz a estatística da violência real (COLLECTIUPUNT6 *et al.*, 2021).

Para que se planeje um sistema de transporte inclusivo para as mulheres, é necessário que elas sejam incluídas no momento que o sistema é desenhado. O setor de transporte ainda é uma área masculina, tanto no planejamento quanto na operação.

Na América Latina, as mulheres representam 21% de todos os trabalhadores do setor de transporte. No Chile e Colômbia, elas são 17%, enquanto no Peru e Argentina somam apenas 7,5% e 8% respectivamente. Além da baixa taxa, ainda há uma fragmentação no que diz respeito à função que elas ocupam no setor. Os homens ocupam áreas como construção, manutenção, condução e segurança, já às mulheres ficam com áreas de atendimento ao cliente, administrativo ou limpeza (COLLECTIUPUNT6 *et al.*, 2021).

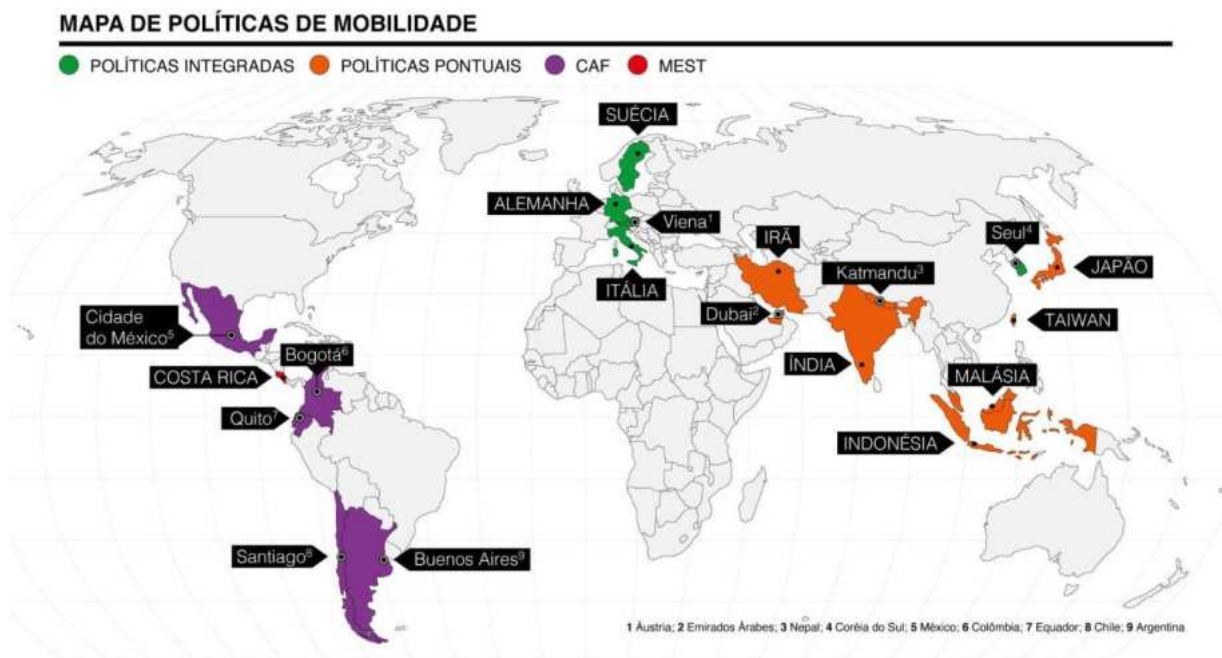
De modo resumido é possível verificar em literatura que o padrão feminino é considerado mais sustentável por utilizar mais os modos não motorizados e coletivos, mesmo que este formato de deslocamento seja realizado por falta de opção - consequências de fatores financeiros e sociais; Ele não segue o modelo

linear casa-trabalho-trabalho-casa, seu esquema possui meandros com idas e vindas diárias para lugares mais próximos e fora do horário de pico. As mulheres são mais preocupadas com a segurança e integridade física e possuem menor renda destinada à mobilidade que os homens. Este padrão se repete em países da América, Europa, África, Ásia e Oriente Médio, pois ainda é o papel social feminino que direciona a mobilidade diária.

2.2 POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA FEMININA PELO MUNDO

Este capítulo possui duas sessões onde serão abordadas as políticas de mobilidade sensível ao gênero encontradas em literatura em todo o mundo (Mapa 1). Elas foram divididas em Europa e Ásia e América Latina, região que possui realidade social e cultural próxima à brasileira. Alguns países como EUA, Canadá e países do continente africano não foram incluídos pois não foram encontradas políticas com este foco em literatura (Mapa 1).

Mapa 1 – Políticas de mobilidade sensíveis ao gênero pelo mundo



Fonte: Elaboração própria

2.2.1 Europa e Ásia

De acordo com o Ministério dos Transportes da Suécia (MAFFII, MALGIERI e BARTOLO, 2020), gênero e igualdade tem sido uma das metas da política de transporte público no país desde o final dos anos 1990, depois que foi estabelecido o Conselho de Igualdade de Gênero para Transporte e Informação Tecnologia. O Ministério afirmou que juntamente com os objetivos de fornecer transporte coletivo acessível, seguro e de alta qualidade, que visam o desenvolvimento regional e ao mesmo tempo a proteção dos recursos ambientais, a política oficial é que o sistema seja planejado de acordo com os valores e necessidade de todos os gêneros. Deste modo, tanto homens quanto mulheres podem ter acesso a oportunidades iguais para influenciar o projeto, a estrutura e a administração do sistema de transporte.

Em 2010 a cidade de Malmö (Suécia) desenvolveu novas calçadas e ciclovias “socialmente amigáveis” de alguns bairros conectando as áreas centrais da cidade com as áreas socioeconômicas menos favorecidas (o subúrbio), para desta forma, fomentar o acesso a mais e mais variados empregos e estudos. Outras ações na cidade foram realizadas, como transformar um antigo estacionamento em área recreativa para jovens e, para evitar que quadras de esporte e áreas para skate fosse um indicador de que ali era um espaço predominantemente masculino, incluíam também área para dança e música, desta forma mais meninas poderiam ser incluídas nos espaços urbanos.

Ainda na Suécia, na cidade de Kalmar a segurança noturna foi melhorada com ônibus noturnos deixando passageiros fora dos pontos de parada de ônibus regulares (lá chamado '*nattstopp*' = 'parada noturna'), além de procedimentos de remoção de arbustos e matagais adjacentes os pontos de ônibus para melhoria da iluminação e eliminação de vias de acesso escuras, como túneis e estações de transporte (MAFFII, MALGIERI e BARTOLO, 2020).

No período entre 2005 e 2009, o Departamento de Desenvolvimento Urbano do Senado de Berlim (Alemanha) implementou a integração de gênero no planejamento de transporte público local baseado numa pesquisa prévia com as usuárias (FOLLMER *et al.*, 2008). Desta forma alguns atos foram implementados:

- Acessibilidade em vias públicas: Em áreas socialmente carentes foram incluídos ônibus com raio de captação entre 300m e 400m de distância (de acordo com a densidade populacional da área); Alguns modos alternativos de transporte

foram incluídos como conexão para distâncias curtas de viagem e tempos de acesso aceitáveis às várias instalações de infraestrutura (por exemplo, escolas, hospitais, cemitérios); Proximidade de paradas de transporte público aos prédios/entradas e combinação com usos comerciais para maior controle social; Acesso conveniente ao interior da área urbana, bem como aos bairros vizinhos, proporcionando uma rede de transporte linear e radial; Facilidade e segurança para travessias no nível da rua com semáforos, faixas de pedestres e ilhas de trânsito; Passarelas de pedestres projetadas com segurança em termos de largura, curso e iluminação, travessias seguras e guia de orientação; Respeito e adequação de espaços para circulação, evitando diferenças de níveis.

- Acessibilidade em veículos: Facilidade do acesso ao transporte para pessoas com mobilidade reduzida e pessoas em cadeiras de rodas, bem como para pessoas com carrinhos de bebê e crianças;

- Segurança: Introdução de ônibus noturnos e táxis noturnos, com coordenação de ações da polícia e das empresas de transporte;

- Estacionamentos: Layout para estacionamento seguro e acessível para automóveis e bicicletas, organizado, com boa visibilidade e iluminação, pavimentação sem barreiras sempre que possível e guias de orientação³ (MAFFII, MALGIERI e BARTOLO, 2020).

Seguindo em direção ao sul da Europa, em 2005, a cidade de Bolzano na Itália, criou o *“Time and Schedules Plan”*, plano para ajudar os cidadãos na conciliação entre tempo de lazer e tempo de trabalho. Dentro desta política estavam também incluídas algumas iniciativas com foco na necessidade de viagem das mulheres, são elas: **1.** o *“Taxi Rosa”*, um serviço de táxi disponível para todas as mulheres com horários noturnos das 22h e 6h, e em caso de a mulher ter mais de 65 anos, com horário das 20h às 6h com tarifas reduzidas; **2.** Áreas de estacionamento dedicadas às mulheres *“Parcheggi Rosa”* são reservados em torno da cidade e de fácil acesso, iluminados e próximos a saídas em garagens; **3.** Maior flexibilidade de horários em atividades com tendência a serem mais relacionadas às mulheres, por exemplo funcionamento de creches e jardim de infância (MAFFII, MALGIERI e BARTOLO, 2020).

³ Para evitar a consolidação do papel de gênero feminino exclusivo para tarefas domésticas, algumas lojas substituíram na placa da guia de orientação a palavra “mulheres” por “família”, utilizando um sentido neutro neste aspecto.

A cidade de Viena, capital da Áustria, ficou muito famosa por implantar políticas públicas para as mulheres através do projeto do *Frauen Werk Stadt* (Mulheres Trabalho Cidade). Implantado em 1997, o projeto é um complexo habitacional social, projetado e desenvolvido por mulheres (a equipe responsável foi composta pelas arquitetas e urbanistas Franziska Ullman, Gisela Podreka, Elsa Prochazka e Liselotte Peretti) e com apoio de representantes femininas no governo. Os edifícios seguem o conceito mais famoso da jornalista e ativista urbana Jane Jacobs no livro “Morte e vida de grandes cidades” (JACOBS, 2019) em que a segurança se faz também através dos “olhos da rua” e, portanto, as varandas e janelas permitem a convivência e a observação da rua. Assim, quem anda pelo lado externo pode ser visto e tem maior sensação de segurança.

Além disso, foi criado um plano de mobilidade visando com centro na mobilidade feminina (e no papel social exercido pelas mulheres atualmente). Desta forma as calçadas possuem mais rampas e ficaram mais largas, favorecendo o acesso com carrinhos de bebês, cadeiras de roda e idosos. A iluminação pública também foi ampliada e incluídas nos parques atividades mais diversas para que as meninas também pudessem ser incluídas nas práticas esportivas (SUMI, 2018).

Já em 2009 a mesma cidade implantou outros projetos que influenciam de forma direta a mobilidade feminina, foi uma integração de gênero ao Plano Estratégico para Viena no Plano de Desenvolvimento Urbano. As ações dizem respeito a melhoria da mobilidade ativa e de pessoas com mobilidade reduzida, o projeto se atualizou em 2013 com o mesmo propósito (DAMYANOVIC, REINWALD e WEIKMANN, 2013). São elas:

- Alocação de espaço na rua de acordo com a necessidade de pedestres: Zonas sem trânsito ou calçadas mais largas em frente a jardins de infância, escolas e outras instituições públicas; Redução do volume de carros estacionados no espaço público; Mais espaços com bicicletários ou paraciclos em comércio e projetos habitacionais; Redução de barreiras, calçadas mais largas, semáforos amigáveis para pedestres, travessias seguras e uma melhoria geral do sentimento subjetivo de segurança.
- Transporte público: Os pontos de transportes públicos devem manter uma distância (considerando a caminhada e sem barreiras físicas) de 500 m

(para metro) e 300 m (para trem e ônibus). Os pontos e estações devem ser livres de barreiras, acolhedores e agradáveis de usar.

- Redes para pedestres e ciclistas: Rede de percursos coesa, transitável e sem barreiras com qualidade atmosférica adequada (com rampas de travessia, plantio de árvores, assentos e bancos sem barreiras nos espaços públicos, bem como nas instalações sanitárias públicas). A rede de ciclovias deve ser ajustada e integrada. Deve ser garantido espaço suficiente para bicicletários ou paraciclos, especialmente perto de edifícios residenciais e destinos locais importantes, como paradas de transporte público, escolas, locais de trabalho e instalações de infraestrutura (MAFFII, MALGIERI e BARTOLO, 2020).

Um importante impulso para políticas de gênero dos países foram as Nações Unidas incluir o conceito “*gender mainstreaming*”, agora bastante presente no planejamento urbano. O conceito tem como objetivo retirar as perspectivas de gênero periférico para um local de maior evidência, incluindo também aumentar o número de mulheres participantes de ações políticas. Estas e outras ações internacionais podem ser o pontapé inicial para que políticas sejam implementadas em alguns países (SUMI, 2018).

Partindo para a Ásia, em 1995, a V Conferência Mundial sobre a Mulher em Beijing, constatou que 70% da população mundial pobre era constituída por mulheres, este número divulgou a relação mulheres e pobreza, ou seja, a desigualdade de gênero. A partir daí, diversas iniciativas foram tomadas. É importante lembrar que a desigualdade financeira afeta de forma direta a mobilidade ou mobilidade urbana (SUMI, 2018).

Em maio de 2010 a cidade de Seul, capital da Coreia do Sul, instalou o Projeto Seul Amiga das Mulheres. Em que se reservou algumas vagas (a princípio 4.929) de estacionamento público e privado com intuito de que as mulheres não precisassem caminhar muito para chegar ao trabalho ou shopping. A motivação do programa era motivar e auxiliar mulheres desempregadas a encontrar trabalho no centro da cidade. Uma das ações, além de pavimentar a rua para facilitar a caminhada para quem usa salto alto, foi a construção de mais banheiros públicos femininos, melhoria da iluminação em vias, expandir e incluir o táxi exclusivo para mulheres e aumentar o número de creches públicas (ZARAGOVIA, 2009).

Ainda de acordo com a autora, o número de creches não foi suficiente para suprir a necessidade das mães e, embora a Coreia do Sul seja a quarta maior economia da Ásia, apenas metade das mulheres têm empregos em tempo integral. Desta forma, o que mais dificulta na conquista do emprego não são calçadas desapropriadas para salto alto e sim o tempo do cuidado com os filhos e o restante da família.

Outras políticas asiáticas têm ido em direção à compartimentação de espaços públicos como os vagões exclusivos. Os Vagões exclusivos para mulheres já foram implementados em diversos países: Japão⁴, Índia⁵, Irã⁶, Dubai, Indonésia⁷ e Malásia (GRAHAM-HARRISON, 2015; COUTO *et al.*, 2019).

Além do vagão exclusivo durante as horas de pico, a cidade de Dubai (Emirados Árabes Unidos) possui os assentos dianteiros dos ônibus reservados para mulheres. No país há algumas frotas de táxis cor-de-rosa dirigidos por mulheres para passageiros femininos (GRAHAM-HARRISON, 2015).

Taiwan testou por um curto tempo o vagão exclusivo em 2006, mas abandonou a ideia após um teste de três meses. Em 2015 a cidade de Katmandu, no Nepal, implantou o uso de micro-ônibus exclusivos para mulheres (GRAHAM-HARRISON, 2015).

Em 2014 a cidade de Taipei, localizada na Taiwan chinesa, implantou o vagão de metrô especial para mulheres que acabaram de se tornar mães. Alguns trens da cidade já possuíam salas reservadas para amamentação, a implantação do metrô foi apenas uma extensão desta política (CLAIRE, 2014).

2.2.2 América Latina

Algumas iniciativas populares podem ser importantes faíscas para que um processo inteiro seja gerado em cadeia. A partir de algumas mobilizações sociais

⁴ O primeiro vagão exclusivo para mulheres implementado no Japão foi em 1912, interrompido em 1940, e posteriormente reimplantado em 2002. Atualmente as cidades que utilizam o vagão exclusivo são Tóquio e Osaka.

⁵ Algumas cidades da Índia possuem trens inteiros reservados para passageiros do sexo feminino: Delhi, Mumbai, Calcutá e Madras, alguns funcionários são do sexo masculino.

⁶ O Irã separa inteiramente homens e mulheres nos ônibus urbanos, mesmo os casais são obrigados a sentar ou ficar separados. O metrô tem vagões exclusivos para mulheres, mas seu uso é opcional. Ônibus e trens de longa distância são mistos.

⁷ A cidade de Jacarta introduziu vagões exclusivos para mulheres em trens suburbanos em 2010 e, em 2013, considerou dedicar trens inteiros a passageiros mulheres. Logo na sequência abandonou o sistema e reconvertiu os trens para viagens mistas.

sobre gênero e transportes na Argentina, o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) em parceria com a FIA Foundation organizou um importante encontro (realizado em outubro de 2017) chamado “Encontro Internacional de Mobilidade e Gênero - Construindo uma mobilidade inclusiva e segura”.

Durante este encontro foi apresentado o projeto “Ela se desloca com segurança”, que tinha por objetivo mostrar o resultado de uma pesquisa em que o foco eram as condições de segurança, percepção e visão das mulheres sobre o transporte público em três cidades da América Latina: Buenos Aires, Quito e Santiago do Chile - e posteriormente em 2018 Bogotá (CAF, 2018a) e Cidade do México (CAF, 2018b). Para o projeto foram realizadas diversas entrevistas, grupos focais com usuárias e usuários de transporte coletivo, além de encontros com os principais atores sociais relacionados ao sistema de transporte (CAF, 2017).

A partir deste encontro algumas propostas surgiram para a melhoria do transporte de mulheres nas cidades, foram elas:

Transformação cultural: Fazer campanhas de conscientização pública (publicidade e informação) com linhas diretas (aos centros de apoio); Trabalhar a questão da masculinidade com homens para ajudar a resolver este problema e investigar as causas de origem; Reunir dados qualitativos que ajudem a construir explicações mais completas dos resultados de enquetes sobre o tema e que proporcionem uma visão profunda sobre o comportamento de homens e mulheres nos espaços públicos e nos meios de transporte.

Condições de política: Revisão da regulamentação local e incorporação de leis de proteção integral das mulheres e outras normas de caráter preventivo; Aumento dos níveis de sanção e a aplicação de tolerância zero; Obtenção de um compromisso político e institucional ampliado para a solução do problema da violência de gênero nos âmbitos público e privado.

Infraestrutura e na operação do transporte: Identificar protocolos de intervenção para casos de molestamento e assédio sexual; Melhorar a intermodalidade bicicleta-ônibus para reduzir a espera nos pontos de ônibus e centros de baldeação e oferecer a possibilidade de descer fora do ponto regulamentar em horário noturno; Aumentar e melhorar os programas de vigilância nos bairros; Garantir medidas de segurança (presença humana e tecnologia com câmaras), (CAF, 2017).

A partir deste encontro, alguns países da América Latina puderam desenhar políticas públicas sensíveis ao gênero e começar a aplicá-las conforme a realidade de suas usuárias do sistema de transporte.

Em março de 2018, o Ministério dos Transportes e Telecomunicações do Chile estabeleceu sua primeira política de igualdade de gênero nos transportes. O documento busca implementar políticas eficazes que promovam a equidade em mobilidade, acessibilidade, segurança e eficiência dos sistemas de transporte

urbano e rural, de forma que estas ações eliminarem os obstáculos de acesso aos meios de transporte que impedem a plena participação das mulheres nas diversas esferas políticas, econômicas e sociais (CEPAL, 2019).

O ministério projetou promover a igualdade em duas dimensões: uma externa que impactaria de forma direta as políticas de transporte público e uma interna que dentro do órgão integraria as questões de gênero em equipes de trabalho, processos e instrumentos de gestão institucional para o cumprimento os objetivos estratégicos da política (CHILE, 2018).

Como pode ser visualizado na Tabela 1, cada dimensão (externa e interna) tem alguns objetivos a serem atingidos e para isto foi detalhada as ações a serem cumpridas.

Tabela 1 – Política de mobilidade de gênero chilena

Dimensões	Objetivos	Ações
Interna	1. Institucionalizar a abordagem gênero no Ministério da Transportes e Telecomunicações	1.1) Sensibilizar e posicionar a questão de gênero dentro da instituição; 1.2) Estabelecer mecanismos de gestão para que se incorpore o tema de gênero; 1.3) Fortalecer o tema de gênero no ciclo de vida do trabalho.
Externa	2. Promover medidas que visem a desmasculinização mercado de trabalho na área de transporte	2.1) Promover a incorporação da mulher no mercado de trabalho, público e privado, no domínio dos transportes; 2.2) Promover a formação dos trabalhadores da categoria, em matéria de igualdade de gênero no transporte.
	3. Formular propostas com perspectiva de gênero que impactem no desenho da infraestrutura do sistema de transporte	3.1) Identificar áreas problemáticas no projeto da infraestrutura do sistema de transporte que afetam a igualdade de gênero em áreas urbano e rurais; 3.2) Gerar medidas corretivas visando reduzir as barreiras identificadas no projeto da infraestrutura do sistema de transporte.
	4. Formular propostas com perspectiva de gênero que impactem no projeto operacional de sistema de transporte	4.1) Identificar áreas problemáticas no projeto de operação do sistema de transporte, que afetem a igualdade de gênero nas áreas urbanas e rurais; 4.2) Gerar medidas corretivas visando reduzir as barreiras identificadas no projeto de operações do sistema de transporte; 4.3) Integrar transversalmente a abordagem de gênero em projetos de convivência viária promovidos pelo Ministério dos Transportes e Telecomunicações.
	5. Implementar mecanismos de consciência sobre violência de gênero no	5.1) Ferramentas e dispositivos para aumentar a percepção segurança de todos os usuários e usuáries do transporte público na perspectiva de gênero;

Dimensões	Objetivos	Ações
	sistema de transportes	5.2) Colaborar nas estratégias de comunicação de conscientização da população sobre a violência gênero no transporte; 5.3) Elaborar protocolos de ação intersectorial para o cuidado e prevenção de situações de violência de gênero em sistemas de transporte.

Fonte: (CHILE, 2018 adaptado e traduzido pela autora)

Ainda com apoio do CAF (CAF, 2018b), em março de 2019, o Ministério da Mobilidade da Cidade do México apresentou seu Plano Estratégico para Gênero e Mobilidade (SEMOVI, 2019). Este plano segue em direção ao Plano de Mobilidade da Cidade do México no que diz respeito à mobilidade igualitária. Desta forma, é possível pensar que a integração de gênero não é um elemento isolado dentro da mobilidade, mas parte integrante de todo o planejamento do sistema de transporte (CEPAL, 2019).

Na Tabela 2 é possível visualizar como o Ministério planejou os três eixos do Plano Estratégico para a Cidade do México que geram algumas Linhas de Ação que geraram ações e metas com datas a serem executadas. Além disso, o Ministério previu três linhas transversais que buscam a colaboração de outros setores, tanto governamentais, quanto o setor privado ou a sociedade civil. Isto pode ser um facilitador do projeto além de fortalecer processos futuros nesse sentido (SEMOVI, 2019):

Tabela 2 – Política de mobilidade de gênero da Cidade do México

Eixos	Linhas de ação	Linhas transversais
1. Redução da violência e agressões sexuais e mulheres no transporte	1.1) Infraestrutura segura e vigilância oportuna para a prevenção da violência sexual e agressões a mulheres; 1.2) Capacitação e conscientização para a prevenção e atendimento eficaz de violência sexual no Sistema Integrado de Transporte; 1.3) Protocolos para uma resposta eficaz aos casos de violência sexual contra a mulher no Sistema Integrado de Transporte. 1.4) Sistema de informação aprovado para casos de violência sexual e agressões às mulheres.	1a) Informação, monitoramento e avaliação, sistema de monitoramento e avaliação: Acompanhar as ações na área de gênero e mobilidade da SEMOVI.
2. Reforço da paridade de gênero na cultura das	2.1) Ações afirmativas para promover a paridade de gênero no setor de mobilidade; 2.2) Cultura institucional que promova igualdade	2a) Regulamento e gestão pública: Revisão de regulamentos,

Eixos	Linhas de ação	Linhas transversais
instituições do setor de transportes.	substantiva e não violência para as mulheres que trabalham no setor de mobilidade.	procedimentos, programas, políticas e ações das administrações em termos de gênero, prevenção e atenção à violência contra a mulher.
3. Atendimento aos padrões de viagem das mulheres de uma forma eficaz.	3.1) Infraestrutura e políticas públicas que atendam às necessidades específicas de viagens de mulheres (priorizando viagens de cuidados); 3.2) Promoção de opções de mobilidade eficazes e sustentáveis para mulheres que atendam aos seus padrões e necessidades de viagem.	3a) Articulação estratégica e espaços colaborativos multissetorial: Criação de espaços de diálogo, colaboração multissetorial, monitoramento e avaliação da implementação da estratégia de gênero e Mobilidade.

Fonte: (SEMOVI, 2019, adaptado e traduzido pela autora)

Seguindo em frente com as políticas sensíveis ao gênero com apoio do CAF, a Secretaria de Transportes da Cidade de Buenos Aires e o coletivo de arquitetas e urbanistas Col-lectiu Punt 6, produziram um guia chamado "Mobilidade Cotidiana com uma Perspectiva de Gênero: Guia Metodológico para o Planejamento e Projeto do Sistema de Mobilidade e Transporte" (COLLECTIUPUNT6 *et al.*, 2021). O guia propôs algumas medidas que pudessem ser aplicadas em um espaço da cidade de Buenos Aires, no entorno do Centro de Transbordo Federico Lacroze.

De acordo com o guia, para que a infraestrutura incorpore elementos para uma cidade inclusiva, ela deve cumprir alguns critérios que dizem respeito à mobilidade do dia a dia feminino. O guia propôs 6 princípios de segurança de uma cidade inclusiva para mulheres e 5 temas transversais relativos a esta mobilidade, cada abordagem que pode ser vista na Tabela 3 foi desdobrado em ações, lugares e metas mais específicas.

Tabela 3 – Política de mobilidade de gênero de Buenos Aires

Crítérios	Abordagem
1. Princípios de segurança	1.1 Cidade viva: Diversidade de atividades e pessoas 1.2 Cidade vigiada e cuidada: Acesso a ajuda e suporte formal e informalmente 1.3 Cidade preparada: Manutenção e planejamento 1.4 Cidade sinalizada: Saber onde você está e onde você está indo 1.5 Cidade visível: Ver e ser vista 1.6 Cidade comunitária: Desenvolvido com a participação ativa de mulheres

Crítérios	Abordagem
2. Temas Transversais	2.1 Cidade cotidiana e atenciosa: Sistema de mobilidade diária integral; Infraestrutura diária e de cuidado; Conexões intermodais centradas na mobilidade diária; 2.2 Cidade acessível e diversa: Acessibilidade universal em todo sistema de transporte; Infraestrutura compatível a toda diversidade de corpos; Preparo do sistema com todos os equipamentos como iluminação, sinalização etc.; Sinalização de pedestres e bicicletas; Acessibilidade com tarifas sociais para mulheres para acompanhamento de dependentes ou pessoas deficiência funcional ou cognitiva 2.3 Cidade segura e livre: Protocolos para lidar com agressões sexuais no sistema de mobilidade; Segurança viária para a diversidade de pessoas; 2.4 Cidade noturna e festiva: Mobilidade urbana 24/7; Infraestrutura segura de transportes e mobilidade; Programas de transporte coletivo noturno; Programas de parada sob demanda; chegada programada em todo o sistema 2.5 Cidade equitativa e participativa: Mecanismos legais e regulatórios para a promoção da mulher no sistema de mobilidade

Fonte: (COLLECTIUPUNT6 *et al.*, 2021, adaptado e traduzido pela autora)

A Costa Rica foi diferente em relação ao ponto de partida no que diz respeito ao pontapé inicial para o desenvolvimento da sua política de mobilidade sensível ao gênero. O país coopera com um projeto de proteção dos direitos humanos das mulheres desde 1985, e a partir de 2007 ele é líder da Política Nacional para a Efetiva Igualdade entre Mulheres e Homens (PIEG). Mas somente em 2018, quando esta política foi atualizada que a mobilidade de gênero entrou no contexto do projeto Mitigação de Emissões no Setor de Transportes dentro do Ministério dos transportes do país (COSTARICA e MITRANSORTE, 2018; CEPAL, 2019).

Este projeto sustentável busca uma modernização do transporte, incluindo a descarbonização com ação climática, que está enlaçado com o padrão de mobilidade feminino: caminhar mais e usar mais o ônibus, por exemplo.

Na tabela 4 pode ser visualizado os cinco eixos principais que o Ministério costa-riquenho propôs para planejar a mobilidade de gênero:

Tabela 4 – Política de mobilidade de gênero da Costa Rica

Eixos	Objetivos	Ações
1. Governança, Políticas e Regulamentos	Trabalho em conjunto entre diferentes Órgãos do Estado para potencializar e não dissipar o trabalho no que diz respeito às questões de equidade, igualdade e não violência.	1.1) Integração e projetos; 1.2) Política de Mobilidade e incentivo ao transporte público sensível ao gênero.

Eixos	Objetivos	Ações
2. Capacitação e Oportunidades para Equidade	Promover a capacitação em igualdade de gênero para expertise no setor e na criação de lideranças femininas no planejamento, gestão, operação, controle e avaliação de projetos setoriais, bem como na área de liderança	2.1) Treinamento e conscientização de gênero; 2.2) Paridade nas posições de tomada de decisão; 2.3) Capacitação e espaços para liderança feminina; 2.4) Capacitação técnica para operação e planejamento de transporte e tecnologias de baixo emissões de carbono.
3. Gestão do conhecimento	Promover e gerar ferramentas institucionais e tecnológicas necessárias para a coleta, armazenamento e disseminação de dados setoriais sensíveis ao gênero	3.1) Repositório de dados e ferramentas tecnológicas. 3.2) Desagregação de dados e pesquisa para a melhoria de serviços sensíveis ao gênero
4. Infraestrutura inclusiva e padrões de mobilidade para a ação climática	Melhorar a prestação dos serviços de transporte e a infraestrutura associada a mulheres, pessoas com necessidades especiais ou vulneráveis. Considerar investimentos para projetar, planejar e executar infraestrutura inclusiva que gerar padrões de mobilidade para reduzir as emissões poluentes	4.1) Melhoria da infraestrutura associada (proteção, iluminação, acessibilidade); 4.2) Infraestrutura e instalações para uso de mobilidade não motorizada e compartilhada; 4.3) Pistas exclusivas que melhoram os tempos de deslocamento no transporte público; 4.4) Informações e tecnologias disponíveis sobre serviços de transporte em tempo real; 4.5) Melhoria do serviço, das unidades e proximidade (simpatia do serviço, mais espaço e mais mulheres operadoras e decisores).
5. Mobilidade sem violência	Promove ações coordenadas contra os diferentes tipos de violência vivenciados por mulheres no transporte público, transporte privado, infraestrutura e instituições associadas.	5.1) Implementação de Protocolos para prevenção, notificação e atendimento às mulheres e populações vulneráveis; 5.2) Monitoramento de unidades e paradas; 5.3) Articulação institucional para trabalho coordenado; 5.4) Campanhas de conscientização sobre assédio no transporte público; 5.5) Campanhas de pacificação da cultura rodoviária; 5.6) Mecanismo “botão de pânico” para intervenção em caso de assédio e violência; 5.7) Sinalização inclusiva e informações sensíveis ao gênero disponíveis;

Fonte: (COSTARICA; MITRANSORTE, 2018)

Em síntese, é possível verificar que muitas políticas de mobilidade de gênero na América Latina foram frutos de iniciativas externas, como o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) ou incentivos de programas de mobilidade sustentável, como foi o caso da Costa Rica. Estes incentivos têm se mostrado eficientes no que diz respeito à implantação dos projetos de mobilidade sustentável e consequentemente inclusiva.

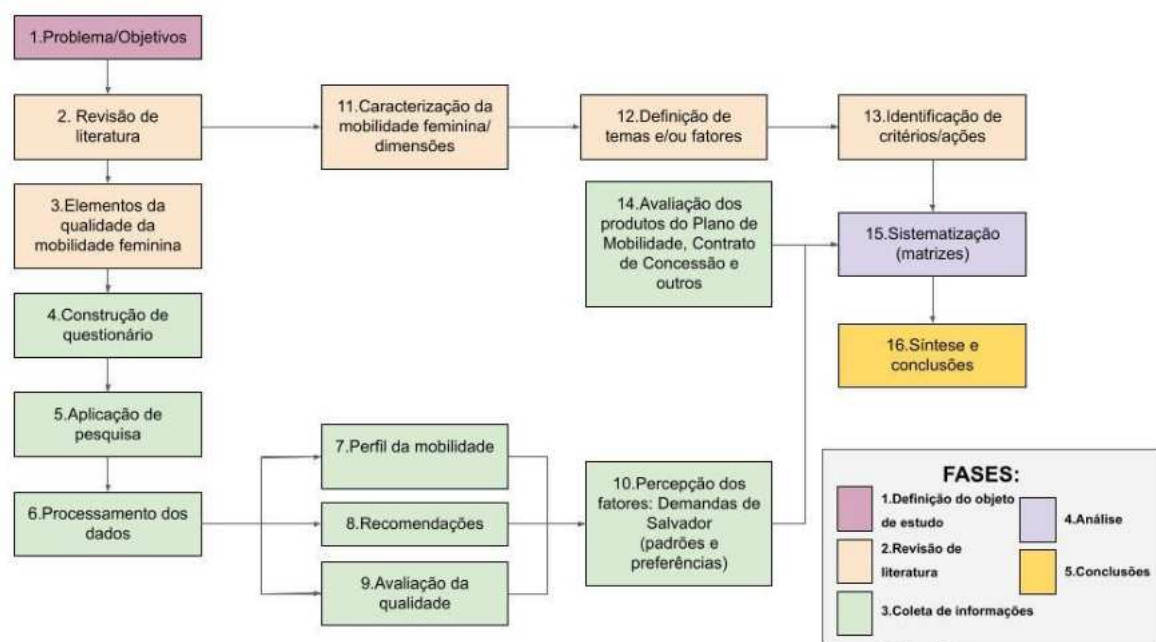
O que pode ser observado com a pesquisa é que foram poucas as cidades que implementaram (dentro da política de mobilidade urbana) um plano específico para o público feminino. Até o presente momento foi possível observar que algumas práticas, focadas na segurança pública ou na mobilidade a pé para todos os gêneros, serviriam como incremento desse plano. As ações implementadas em países latino americanos tiveram como ponto de partida uma ação do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), e apenas algumas capitais puderam participar do projeto.

3 METODOLOGIA

O trabalho foi dividido resumidamente em três momentos. O primeiro é um estudo de caso sobre o perfil, padrão, recomendações e análise da qualidade do sistema de transportes apontados pelas usuárias, para isto foi aplicado um questionário. Para o segundo momento, foram utilizadas palavras-chave para o Plano de Mobilidade e o Contrato de Concessão para minuciar políticas que se adequem ao padrão de mobilidade encontrado em literatura ou no questionário respondido pelas usuárias. E num terceiro momento foi montado duas matrizes analíticas, ambas utilizando três eixos principais: literatura (com ações para políticas de mobilidade sensível ao gênero), o perfil/avaliação da qualidade/recomendações das usuárias e por fim as políticas públicas presentes nos documentos analisados.

Assim, a metodologia deste trabalho foi estruturada globalmente em cinco grandes fases: 1. Definição do objeto de estudo; 2. Revisão da literatura; 3. Coleta de informações; 4. Análise e 5. Conclusões. Cada fase terá algumas etapas a serem cumpridas ao longo do estudo, as quais detalhamos a seguir conforme legenda da Figura 2:

Figura 2 – Esquema do Procedimento Metodológico da Dissertação



Fonte: Elaboração própria

1. Definição do objeto de estudo. Nesta fase foram definidos o problema, os objetivos e o objeto de estudo tendo em vista que o presente trabalho visa investigar como a mobilidade feminina é contemplada nas diretrizes, políticas e propostas contidas nos planos de mobilidade urbana.

2. Revisão da literatura. Nesta fase foi desenvolvido o Marco Teórico da pesquisa, procurando responder às seguintes perguntas. Quais são as características e fatores associados à mobilidade feminina? Existem na literatura políticas específicas de mobilidade feminina pelo mundo? Existem estudos de caso relevantes, para cidades latino-americanas?

3. Coleta de informações. Nesta fase são levantadas diversas informações visando construir o nosso quadro analítico (matriz), tais como: **a)** Elaboração de um questionário específico distribuído on-line e dirigido à mulheres em idade produtiva que moravam em Salvador no período pré-pandemia, buscando obter a opinião das usuárias sobre o sistema de transporte de Salvador: Seu perfil, suas necessidades e recomendações de melhoria e como elas avaliam a qualidade do sistema de transportes; **b)** Informações provenientes da literatura associadas aos fatores e critérios que podem ser direcionados para implementação de ações e práticas de um planejamento sob perspectiva de gênero; **c)** Informações do Plano de Mobilidade de Salvador, aplicando palavras-chave aos seguintes capítulos: Caracterização e diagnóstico; Prognóstico (Políticas e Objetivos); Programas; e Projetos e Investimentos, buscando relações diretas ou indiretas com a mobilidade de gênero; **d)** Contrato de Concessão: Exploração e Prestação de Serviço de Transporte Coletivo no Município de Salvador, aplicando através de palavras-chave, relações diretas ou indiretas com mobilidade de gênero; **e)** Outros produtos municipais como leis, ofícios, diretrizes direcionadas direta ou indiretamente à mobilidade de gênero.

As informações foram hospedadas em dois quadros analíticos (matrizes), ambos foram organizados da mesma forma, utilizando dois grandes grupos: **1.** Aquelas informações baseadas nos fatores e critérios necessários para atingir com sucesso uma gestão e planejamento sob perspectiva de gênero, ou seja, informações baseadas no marco teórico e experiência internacional; e **2.** Aquelas informações associadas com o perfil da demanda e preferências por mobilidade das usuárias do sistema de transporte, ou seja, das mulheres, na cidade.

4 Análise. Nesta fase foi efetuado o cruzamento das informações obtidas na fase três, mediante a construção de uma matriz analítica. Nesta matriz, integramos os principais problemas / desafios identificados quando avaliamos o Perfil da Mobilidade feminina (demanda), com os Critérios e Ações para um planejamento sob perspectiva de gênero (eventuais diretrizes de política). Adicionalmente, efetuou-se um segundo cruzamento verificando se existem atualmente ações ou políticas públicas que atendam os problemas / desafios evidenciados (oferta de políticas públicas).

5.Conclusões. Após o desenvolvimento dos procedimentos anteriores e como resultado da aplicação das Matrizes Analíticas, foram identificados diversos aspectos que contribuirão para uma maior compreensão do problema em estudo, assim como, diretrizes e recomendações para a elaboração de políticas públicas com foco na melhoria da qualidade da mobilidade feminina.

A seguir serão apresentadas com maior detalhe as 16 etapas que conformam a nossa proposta metodológica, como pode-se acompanhar na Figura 2, um esquema detalhado do Procedimento Metodológico adotado. Cada grande fase anteriormente descrita (1. Definição do objeto de estudo; 2. Revisão da literatura; 3. Coleta de informações; 4. Análise e 5. Conclusões) está representada por uma cor conforme legenda.

A **etapa 1** (Problema/Objetivos) pertence à fase 1 (Definição do Objeto de Estudo), como pode ser observado ainda na Figura 2. A partir da observação do problema, foi possível delimitar o objeto de estudo e definir o objetivo geral que é: Investigar como a mobilidade feminina é contemplada nas diretrizes, políticas e propostas contidas nos planos de mobilidade urbana. E os objetivos específicos: Definir o perfil e os padrões de mobilidade das mulheres usuárias do sistema de transporte da cidade; Avaliar como os padrões e preferências em termos de qualidade na mobilidade feminina, identificados, são contemplados no planejamento da mobilidade da cidade. É importante destacar que este não é um estudo comparativo entre homem x mulher, e sim um aprofundamento do estudo da mobilidade feminina.

A **etapa 2** (Revisão da Literatura) pertence à fase 2, nela foram identificadas e estudadas as teorias voltadas para a mobilidade feminina, as quais, contribuirão para uma maior compreensão do nosso objeto de estudo e identificação os

principais fatores e critérios para uma mobilidade feminina inclusiva, foi através desta etapa que foi possível desenvolver a etapa 11.

A **etapa 3** (Elementos da qualidade da mobilidade feminina) – também pertencente à fase 2 de Revisão da Literatura – nela buscamos aprofundar através de um referencial teórico que embasasse e fornecesse elementos para elaboração de questionário voltado para o público feminino, capaz de apontar uma direção coerente e relevante para o estudo.

Para a **etapa 4** (Construção de questionário) – pertencente à fase 3 de Coleta de Informações – Foram utilizadas as informações obtidas na etapa 3, e diante da dificuldade de encontros presenciais provocados pela pandemia da Covid-19, o questionário foi construído para ser aplicado pelo formato on-line através da plataforma Google Forms (docs.google.com/forms). Como recorte, escolhemos as mulheres em idade produtiva (segundo o IGBE a partir dos 16 anos) que moravam e se locomoviam diariamente na cidade de Salvador em um intervalo pré-pandemia do Coronavírus (Covid-19), ou seja, o ano de 2019. Durante o questionário, as perguntas foram separadas em 3 blocos: O primeiro bloco tinha como foco traçar o perfil das entrevistadas, compreendendo quem elas eram. Para o 2º bloco, foi importante saber de que forma elas se movimentavam, de onde iam, como iam e para onde iam, quais eram suas recomendações como usuárias das vias, dos coletivos (sozinhas ou com os filhos) para que o sistema fosse adequado à sua utilização, para isto deixamos 2 perguntas em aberto para que respondessem livremente sobre o assunto. Já o terceiro bloco do questionário foi ligado à qualidade do sistema, elas, como clientes e pagantes dos coletivos, como julgavam ser a qualidade dos ônibus (partiu-se da informação do referencial teórico de que as mulheres utilizam mais os ônibus do que os homens), as indagações foram baseadas na escala do livro “Transporte Público Urbano” de Antônio Clóvis “Coca” Pinto Ferraz (FERRAZ e TORRES, 2004).

Para a execução da **etapa 5** (Aplicação de Pesquisa) – pertencente também à fase 3 de Coleta de Informações – A seleção de interlocutores para aplicação do questionário se deu através da técnica de *Snowball Sampling* ou Bola de Neve, que consiste em uma forma de amostra não probabilística em que é utilizada em pesquisas sociais na qual participantes iniciais indicam novos participantes e assim sucessivamente até que seja alcançado o objetivo proposto ou o “ponto de saturação” que é quando os novos entrevistados passam a repetir os conteúdos já

obtidos em entrevistas anteriores, sem que se some novas informações à pesquisa. Este tipo de amostra não probabilística é obtido através da estipulação de um critério de inclusão, já que nem todos os elementos da população alvo poderiam ser selecionados para a amostra. Este procedimento torna os resultados passíveis de não generalização (BALDIN e MUNHOZ, 2011).

Para o início da obtenção da amostra foi enviado o questionário para as membras da Associação Nacional das Baianas de Acarajé, Mingaus, Receptivos e Similares (ABAM) - Este grupo se caracteriza por serem moradoras de bairros populares, vendedoras de alimentos diversos, ambulantes, em sua maioria afrodescendentes e chefes de família.

Dando sequência ao método foi aplicada então a técnica da Bola de Neve, o questionário esteve online para receber respostas entre os dias 01 de outubro de 2021 até 01 de novembro de 2021 e foram entrevistadas um total de 250 mulheres em idade produtiva que moravam na cidade de Salvador no período pré e durante a pandemia da covid-19. Como o método da Bola de Neve uma entrevistada encaminhar o questionário para outras pessoas, é importante destacar que o grupo inicial pode ser diferente do grupo final, já que não há um controle para quem as entrevistadas encaminharão as perguntas.

A **etapa 6** (Processamento dos dados) – pertencente à fase 3 da Coleta de Informações – possibilitou compreender de forma sistemática como se locomovem as mulheres na cidade de Salvador. Ele foi desmembrado em 3 partes, que são os itens 7, 8 e 9 (também pertencentes à fase 3 da Coleta de Informações, ver Figura 2). Para esta etapa, também foi utilizada a Plataforma do Google Forms, e através dele, gerou-se uma planilha de Excel para a transformação em Gráficos e leitura dos dados de forma mais ordenada.

A **etapa 7** (Perfil da mobilidade) permitiu traçar um perfil das usuárias do sistema de transporte de Salvador: bairro que reside, idade, grau de escolaridade, cor/raça/etnia, faixa de renda familiar, ocupação, quantos automóveis e motocicletas existem na residência, se possui filhos, quantos e em qual idade.

A **etapa 8** (Avaliação da Qualidade) evidenciou como as usuárias julgam o sistema de transporte soteropolitano baseado na escala do livro “Transporte Público Urbano” de Antônio Clóvis “Coca” Pinto Ferraz. Foi utilizada a escala de 0 a 5 (0 para péssimo e 5 para muito bom), e, de acordo com o livro de referência, foi deliberado os itens: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem,

lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores, estado das vias.

Já a **etapa 9** (Recomendações), apurar de que modo esta mulher entrevistada se desloca na cidade, ou seja, qual modo de transporte mais utilizado, quais os motivos de viagem, qual tempo médio de deslocamento, se fazia baldeação, qual o horário de maior locomoção, se fazia viagens encadeadas, quais os motivos das viagens encadeadas, quais modos de transporte utiliza para viajar sozinha e com os filhos, quantas vezes na semana se locomovem com os filhos, e as perguntas abertas “O que você mudaria na sua cidade para melhorar o deslocamento com seus filhos?”, “O que você mudaria na cidade para melhorar seu deslocamento?” e “O que faria você desistir de sair de casa?”

A **etapa 10** (Percepção dos fatores: Demandas de Salvador - Padrões e Preferências) – pertencente à fase 3 de Coleta de Informações – foi possível compreender de forma sucinta, quem são e de que forma as mulheres de Salvador se movem, o que esperam do sistema e como julgam a qualidade dele.

A **etapa 11** (Caracterização da mobilidade feminina/ dimensões), pertencente à fase 2 (Revisão da Literatura) foi possível extrair da literatura a caracterização da mobilidade feminina e suas dimensões, ou seja, quais temas dentro da mobilidade podem ser motivados para uma mudança que melhore a qualidade de vida das usuárias do sistema. Foi possível verificar através da literatura, principalmente das cartilhas “Movilidad Cotidiana Com Perspectiva de Género” da cidade de Buenos Aires (COLLECTIUPUNT6 *et al.*, 2021) e da europeia “Smart choices for cities Gender equality and mobility: Mind the gap!” (MAFFII, MALGIERI e BARTOLO, 2020) um referencial teórico robusto. A partir daí encontramos dimensões, ou seja, ações comportamentais e técnicas relacionadas com treinamentos dos operadores ou até mesmo maneiras de sensibilização para com a população para compreender o gênero em vias, veículos e espaços públicos, passando também pela área técnica como adequação de ônibus e iluminação de vias públicas.

Na **etapa 12** (Definição de temas e/ou fatores) pertencente à fase 2 (Revisão da Literatura), foi possível definir fatores primordiais para se ter um planejamento adequado de mobilidade sob a perspectiva de gênero. Desta forma, separou-se em 5 fatores principais, são eles: 1. Formação: Elaboração de uma estrutura capaz de tirar da inércia a sistemática antiga e implantar uma nova cultura nas redes de

transporte através de programas de treinamento, formação de equipe e instalação de novos protocolos, formação também da sociedade; 2. Informação: Neste item o principal é o pensamento quanto a distribuição de informação, principalmente para a usuária saber como reclamar e como acessar as operadoras; 3. Sensibilização: Com a rede de transportes informada, e o sistema de informações desenvolvido, a sensibilização dá seguimento ao projeto com ações assertivas quanto ao alvo dos informes, visando especificamente os atores dos crimes ou inconvenientes; 4. Acolhimento: atenção em caso de usuárias sofrerem algum tipo de violência dentro do sistema de transportes; 5. Técnica e gestão: Instalação de equipamentos, mobiliários e serviços que possam facilitar a rotina de suas usuárias.

Na **etapa 13** (Identificação de critérios/ações) pertencente à fase 2 (Revisão da Literatura), para cada fator mencionado na etapa 12 foi sugerida algumas ações para que se adequasse da melhor forma o sistema às usuárias.

Para a **etapa 14** (Avaliação dos produtos do Plano de Mobilidade, Contrato de Concessão e outros), pertencente também à fase 3 (Revisão da Literatura). Para a apuração do Plano de Mobilidade de Salvador, foram analisados cinco capítulos: 1. Introdução; 2. Caracterização e diagnóstico; 3. Prognóstico (políticas e objetivos); 4. Programas e ações; 5. Projetos e investimentos. Era necessário uma busca relacionada à políticas de mobilidade de gênero e para isto, foram feitas uso das seguintes palavras-chave em todos os capítulos: mulher, feminino, gênero, segurança, violência, iluminação, visibilidade, visível, noite, noturno, banco, assento, assédio, pedestre, microacessibilidade, assistência, treinamento, horário, reclamações, reclamação, pesquisa, campanha, arte, telefone, contato, protocolo, programa, demanda, aplicativo, auditoria, mobiliário, criança, gestante, infantil. As mesmas palavras-chave foram realizadas para busca no Contrato de Concessão das empresas de ônibus de Salvador. Também foram realizadas buscas em ofícios e leis municipais relacionadas à mobilidade urbana. Após a conclusão da etapa 14, foi possível iniciar a sistematização das informações, ou seja, a matriz.

Na **Etapa 15** Sistematização da Matriz (pertencente à Fase 4 - Análise) foram elaboradas duas matrizes semelhantes (exemplo no Quadro 1) com sugestões de Critérios e Ações para um Planejamento sob Perspectiva de Gênero. A primeira diz respeito ao perfil das entrevistadas (quem são e como se locomovem), e a segunda matriz tem como foco as recomendações e análise da qualidade destas mesmas entrevistadas. Desta forma, apenas o eixo Y se difere nas matrizes.

Assim, os eixos Y das matrizes, ou seja, as linhas, foram preenchidos com os resultados obtidos no questionário realizado, e dividido nos três blocos já citados nas etapas 4 e 6. Já as colunas foram preenchidas com os fatores e critérios e ações, citados nas etapas 12 e 13.

As matrizes foram elaboradas utilizando o programa Excel, seguindo o sistema cartesiano de eixos principais com linha (X) e coluna (Y) e as duas foram elaboradas de forma semelhante utilizando os mesmos critérios e ações.

Quadro 1 – Exemplo resumido da matriz 1

	FORMAÇÃO				INFORMAÇÃO		SENSIBILIZAÇÃO	
	F1. Treinamento contínuo em operadoras e empresas sobre violência contra mulheres	F2. Perspectiva de gênero em órgãos de decisão	F3. Formação de mulheres motoristas	F4. Acesso equitativo a cursos e treinamentos	I1. Sistema integrado de coleta de reclamações	I2. Pesquisas e relatórios periódicos de violência contra mulheres	S1. Campanhas de visibilidade da mobilidade do cuidado e contra a violência	S3. Arte urbana levando em consideração critérios não sexistas
62,4% utilizam ônibus e 40,4% utilizam o metrô	3		2	2	4	3	3	2
	1,2,5		1,5	1,5	1,2,3,4	1,2,5	1,2,5	1,2
48% são usuarias de aplicativo	3		3	2	3	3	3	2
	1,2,5		1,2,5	1,5	1,2,5	1,2,5	1,2,5	1,2
Principais motivos de viagem: trabalho, saúde e visita a familiares					4			
					1,2,3,4			
72,8% apresentam tempos de viagem insatisfatórios (acima de 21 minutos)	3				4	3	3	
	1,2,5				1,2,3,4	1,2,5	1,2,5	

Fonte: Elaboração própria

Quadro 2 – Exemplo resumido da matriz 2

	FORMAÇÃO				INFORMAÇÃO		SENSIBILIZAÇÃO	
	F1. Treinamento contínuo em operadoras e empresas sobre violência contra mulheres	F2. Perspectiva de gênero em órgãos de decisão	F3. Formação de mulheres motoristas	F4. Acesso equitativo a cursos e treinamentos	I1. Sistema integrado de coleta de reclamações	I2. Pesquisas e relatórios periódicos de violência contra mulheres	S1. Campanhas de visibilidade e contra a violência	S3. Arte urbana levando em consideração critérios não sexistas
Acessibilidade: 31,2% avaliaram entre péssimo e ruim					2			
					1,5			
Frequência de atendimento: 28,2% avaliaram entre péssimo e ruim					4			2
					1,2,3,4			1,2
Tempo de viagem: 32% avaliaram entre péssimo e ruim	3				4	3	3	
	1,2,5				1,2,3,4	1,2,5	1,2,5	
Lotação: 55,3% avaliaram entre péssimo e ruim	3				4	3	3	
	1,2,5				1,2,3,4	1,2,5	1,2,5	

Fonte: Elaboração própria

No encontro do eixo Y (Perfil para a Matriz 1; Avaliação da Qualidade e Recomendações para a Matriz 2) com o eixo X (Fatores e Critérios e Ações), foram utilizadas as cores branco e verde. A branca foi utilizada quando a execução da ação não for viável a curto prazo no planejamento/gestão de mobilidade. E a verde quando existe viabilidade para execução a curto prazo.

Para esta análise, entende-se como curto prazo ações que podem ser implantadas sem que dependam de envolvimento de muitos atores sociais, de alta captura de verba pública ou privada, projetos de mudança de modelo de financiamento, longos treinamentos ou fortes mudanças de paradigma social e político.

Em relação ao encontro dos eixos X e Y ele se dará quando a necessidade das usuárias no perfil (no caso da matriz 1) ou avaliação da qualidade/recomendações (no caso da matriz 2 - eixo Y) tem relação com as ações

do eixo X. Desta forma esta ação do eixo X interferiria positivamente naquelas necessidades (eixo Y).

Como critério para a relevância do uso das cores (branco ou verde), foram utilizados, além da possibilidade de se viabilizar a curto prazo, os elementos citados pelas entrevistadas. Desta forma os 5 critérios para o uso da cor verde utilizados foram: 1. Viabilidade da medida no curto prazo; 2. Fornecer Segurança; 3. Favorecer uma melhor temporalidade nos deslocamentos; 4. Econômico: diminuir os custos; 5. Sensação de inclusão/ pertencimento.

Para exemplificar, no Quadro 1 é possível acompanhar (para a Matriz 1) a ação “F3. Formação de mulheres motoristas”, que possui 2 critérios, no caso o de Viabilidade em curto prazo (critério 1) e o Inclusão ou sentimento de pertencimento ao sistema (critério 5).

Para a Matriz 2 é possível ver no Quadro 2 que a ação “F1. Treinamento contínuo em operadoras e empresas sobre violência contra mulheres” se encontra com a avaliação do tempo de espera do transporte. Neste caso a ação cumpre 3 critérios: Viabilidade em curto prazo (critério 1), Segurança (critério 2) e Inclusão ou sentimento de pertencimento ao sistema (critério 5) conforme indicação das literaturas CHILE, 2018, SEMOVI, 2019, COLLECTIUPUNT6 *et al.*, 2021 e COSTARICA, 2018. A tonalidade de verde acompanhará a numeração para facilitar a visualização.

Posteriormente, em ambas as matrizes se formou um terceiro eixo, onde ficam o Plano de Mobilidade de Salvador e o contrato de Concessão (que será repetido coluna a coluna para melhor visualização). Foi utilizada a legenda “A” e “B”. A letra “A” sinaliza quando existe uma ação, proposta ou política pública direta que une a ação proposta pela literatura e a reclamação das usuárias e a letra “B” indica que houve alguma proposição sobre o tema, mesmo que de forma ampla ou discreta. Desta forma é possível comparar a Opinião das Usuárias, a Literatura e as Políticas Públicas de forma objetiva.

Por fim, ao final de cada eixo é possível verificar os somatórios. Assim, no somatório do eixo X constata-se quais das ações que são possíveis de executar a curto prazo, cumprem mais critérios e têm mais identificação com as necessidades do perfil (na Matriz 1) e avaliação da qualidade/recomendações (na Matriz 2) das usuárias entrevistadas.

Da mesma maneira, no somatório do eixo Y é possível visualizar pelo perfil e pelas reclamações e necessidades, que possuem soluções viáveis a serem executadas a curto prazo (alta pontuação), e quais precisam de mais estudo, já que neste caso eles tiveram pontuação baixa no somatório.

Por fim, a **etapa 16** possibilitou identificar diretrizes e propor recomendações para as políticas públicas com foco na melhoria da qualidade da mobilidade feminina em Salvador.

4 ESTUDO DE CASO: A CIDADE SALVADOR, BAHIA, BRASIL

A cidade de Salvador é única em diversos aspectos. O Professor Milton Santos define a cidade no livro “O centro da cidade de Salvador: Estudo de Geografia Urbana”:

É uma cidade cuja paisagem é rica de contrastes, devidos não só a multiplicidade dos estilos e de idade das casas, à variedade das concepções urbanísticas presentes, ao pitoresco de sua população, constituída de gente de todas as cores misturadas nas ruas, mas também, ao seu sítio ou, ainda melhor, ao conjunto de sítios que ocupa: é uma cidade de colinas, uma cidade peninsular, uma cidade de praia, uma cidade que avança para o mar... (SANTOS, 1959, p.35)

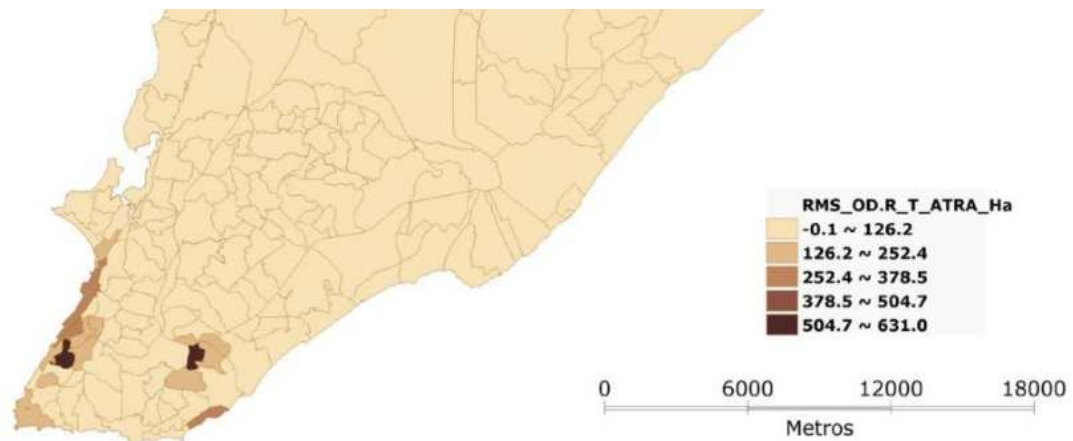
O último censo apontou Salvador com uma população total de 2.675.656 habitantes, sendo que pouco mais da metade são mulheres (53,33%). Apenas 28,7% da população se encontra ocupada e 36,8% dos moradores possuem renda mensal de $\frac{1}{2}$ salário mínimo. Além disso, a mesma pesquisa aponta que 45,8% das famílias são chefiadas por mulheres (IBGE, 2010).

Desde sua fundação, a cidade de Salvador foi lotada na região do centro antigo, formou-se ali o primeiro centro da cidade (ver Figura 3). Com este desenho de ocupação e também por causa dos modos de transporte disponíveis na época, como transporte a pé e até bondes elétricos, a região se expandiu em áreas próximas, como Campo Grande, Barbalho, Saúde entre outros (SAMPAIO, 2015).

A partir da década de 70, com a implantação de uma nova malha viária que ia até a região do recém inaugurado Shopping Iguatemi, além da rodoviária, esta região se transformou em um novo centro comercial. A área cresceu e se consolidou e ainda hoje é um grande polo gerador de empregos e viagens (Figura 3) (SAMPAIO, 2015).

Este processo de implantação de grandes vias e protagonismo do automóvel ainda permanece. A cidade possui grandes avenidas de acesso, congestionadas e com grandes tempos de espera e de deslocamento no transporte coletivo (BAHIA, 2021). Grandes obras privilegiando o automóvel podem ser vistas por toda a cidade, enquanto os ônibus padecem a olhos vistos (SANTOS, 2022).

Figura 3 – Atração de viagens com motivo trabalho, por hectare, na RMS



Fonte: BAHIA, 2012 apud DELGADO, 2016.

Para compreender o contexto da estrutura espacial da cidade, é importante entender o impacto do padrão de localização das concentrações de empregos, ou seja, atração de viagens. É possível verificar na Figura 3 o total de viagens atraídas por motivo de trabalho, ou seja, viagens diárias, por hectare e que para realizá-las são utilizados todos os modos de transporte (coletivo, individual, motorizado e não motorizado). Fica nítido, portanto, que a cidade de Salvador possui duas centralidades metropolitanas (os bairros mais escuros da Figura 3) que atraem viagens urbanas de longas distâncias, também de longa duração (DELGADO, 2016).

Gráfico 5 – Percentual de calçadas adequadas

Adequação das Calçadas

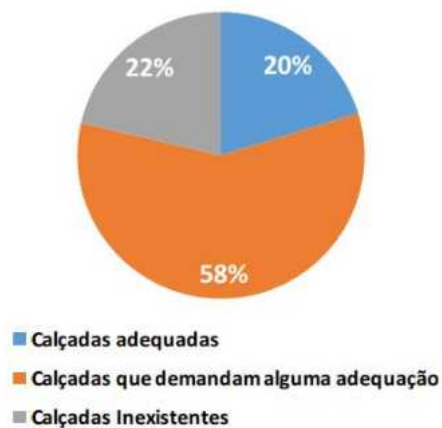
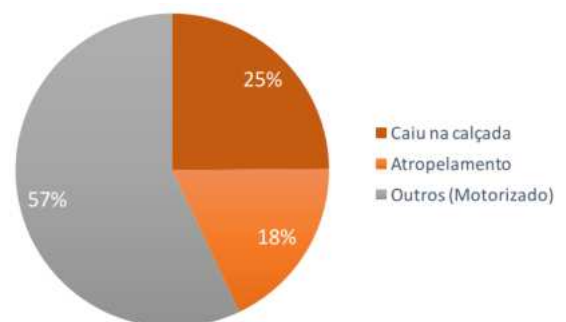


Gráfico 6 – Percentual de tipos de acidentes com pedestres



Fonte: (SALVADOR, 2017a)

Com tanto protagonismo do automóvel no planejamento urbano da cidade, o deslocamento a pé não tem o melhor cenário. Segundo o relatório de diagnóstico realizado para a elaboração do Plano de Mobilidade municipal (Gráficos 5 e 6), as condições gerais de caminhabilidade da cidade de Salvador são precárias, tanto por conta do estado físico e morfológico de calçadas e passeios quanto pelos aspectos de mobilidade, segurança viária e tipologia de uso informal da calçada (SALVADOR, 2017a).

Como pôde ser visto no capítulo 2, o padrão da mobilidade feminina pouco se adapta ao modelo rodoviarista na medida em que as mulheres utilizam menos o transporte individual motorizado (o automóvel), fazem mais caminhadas, e utilizam o transporte coletivo de forma majoritária. Desta forma, os padrões de mobilidade predominantes na cidade de Salvador estariam em desarmonia com as necessidades reais das suas moradoras?

4.1 PANORAMA DA MOBILIDADE FEMININA

A seguir será apresentado o resultado do questionário realizado com objetivo de compreender o perfil, padrão, juízo e recomendações do grupo final das entrevistadas usuárias do sistema de transportes soteropolitano.

4.1.1 Perfil das usuárias do sistema em Salvador

Conforme mencionado no capítulo 3 - Proposta Metodológica. O primeiro bloco de perguntas realizadas pelo questionário teve como objetivo traçar o perfil das usuárias do sistema de transportes de Salvador. Vale ressaltar que as participantes dos questionários se autodeclararam mulheres e moradoras de Salvador, Bahia nos períodos anterior à pandemia (2019) e atualmente (este critério foi descrito no início da entrevista). Na Tabela 5 é possível visualizar um resumo das características majoritárias do grupo final das entrevistadas.

Tabela 5 – Resumo do perfil socioeconômico das participantes

Resumo das características majoritárias
das participantes (%)

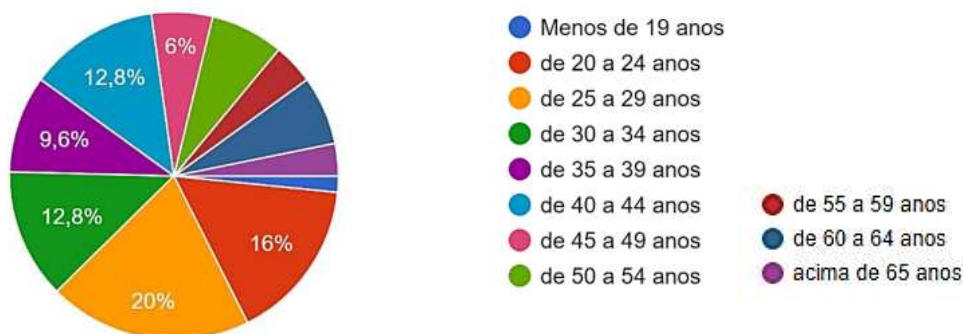
parda*	38,8%
entre os 25 e 29 anos	20,0%
até 2 salários-mínimos (até R\$2.090,00)	50,0%
autônoma	27,2%

*raça/etnia

Fonte: Elaboração própria

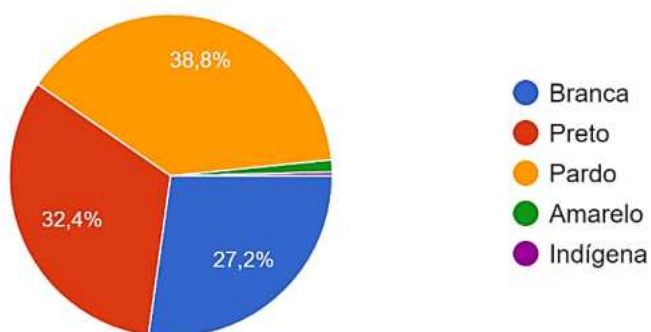
As faixas etárias adultas foram agrupadas conforme proporção do IBGE, a pesquisa obteve maior predominância (20%) entre 25 e 29 anos e a segunda faixa mais presente foi a de 20 a 24 anos com 16% (Gráfico 7). A divisão de cor/ raça apresentou predominância das entrevistadas que se autodeclararam pardas com 38,8%, sendo as demais com 32,4% preta, 27,2% branca, 1,2% amarela e 0,4% indígena (Gráfico 8). Metade das entrevistadas tinha renda individual de até 2 salários-mínimos, equivalente a R \$2.090,00 reais (Gráfico 9).

Gráfico 7 – Perfil das participantes por Faixa etária (IBGE) no estudo de caso em Salvador para 2019



Fonte: Elaboração própria

Gráfico 8 – Perfil das participantes por cor/raça no estudo de caso em Salvador para 2019



Fonte: Elaboração própria

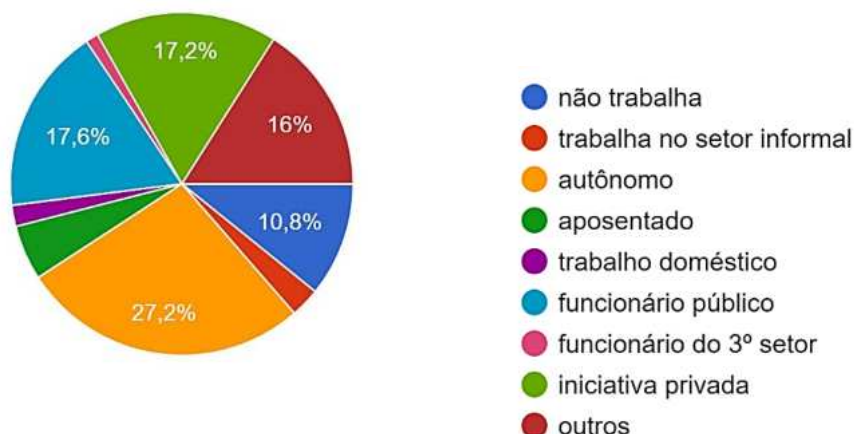
Gráfico 9 – Perfil das participantes por renda mensal familiar no estudo de caso em Salvador para 2019



Fonte: Elaboração própria

Em relação à ocupação das entrevistadas, a maioria se declarou autônoma (27,20%) e com segunda maior frequência foram de funcionárias públicas (17,6%) seguida da iniciativa privada com 17,2% (Gráfico 10).

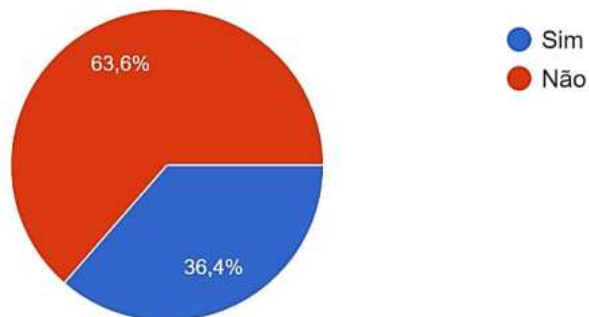
Gráfico 10 – Perfil das participantes por ocupação no estudo de caso em Salvador para 2019



Fonte: Elaboração própria

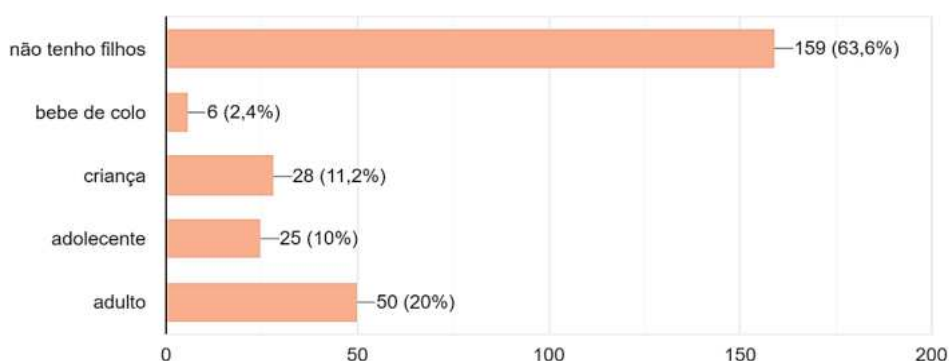
Do total de entrevistadas, 36,4% possuíam filhos (Gráfico 11). Destas, 54,94% têm filhos em idade adulta, 30,77% em idade infantil, 27,47% em idade adolescente e apenas 6,59% em idade de criança de colo (Gráfico 12).

Gráfico 11 – Perfil das participantes por possui filhos no estudo de caso em Salvador para 2019



Fonte: Elaboração própria

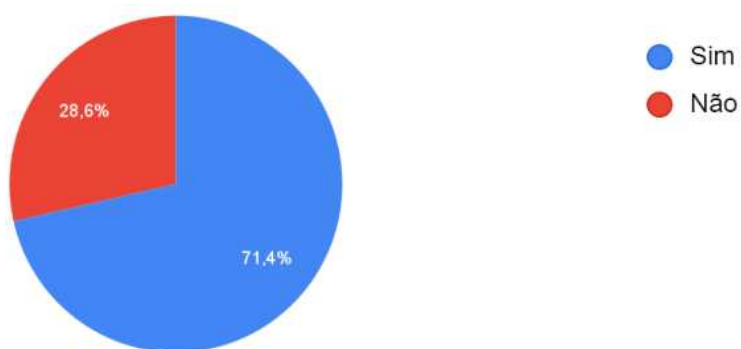
Gráfico 12 – Faixa etária dos filhos no estudo de caso em Salvador para 2019



Fonte: Elaboração própria

Dentre as mulheres que responderam que tinham filhos, 71,4% (Gráfico 13) utilizam o mesmo modo de transporte para se movimentar sozinha ou com eles. Ou seja, estar com os filhos não altera a forma de transporte para a maioria das entrevistadas.

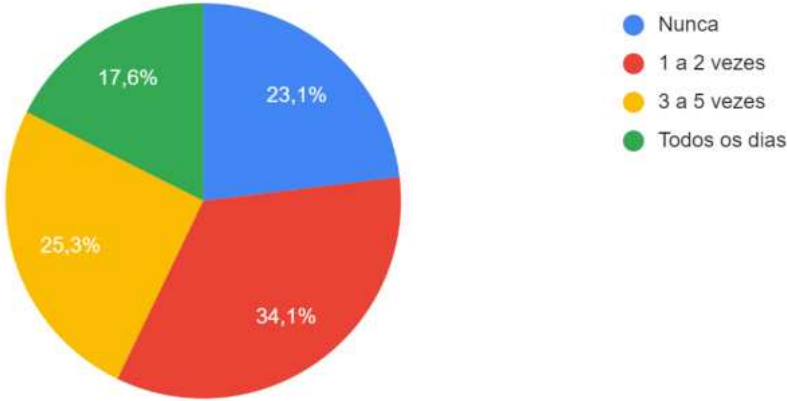
Gráfico 13 – Resultado para pergunta “O meio de transporte que você usa com os filhos é o mesmo de quando você está sozinha?” no estudo de caso em Salvador



Fonte: Elaboração própria

Na Gráfico 14 é possível verificar que dentre as entrevistadas que possuíam filhos, 34,1% não se deslocavam todos os dias com eles, e sim algumas vezes na semana (1 a 2 vezes).

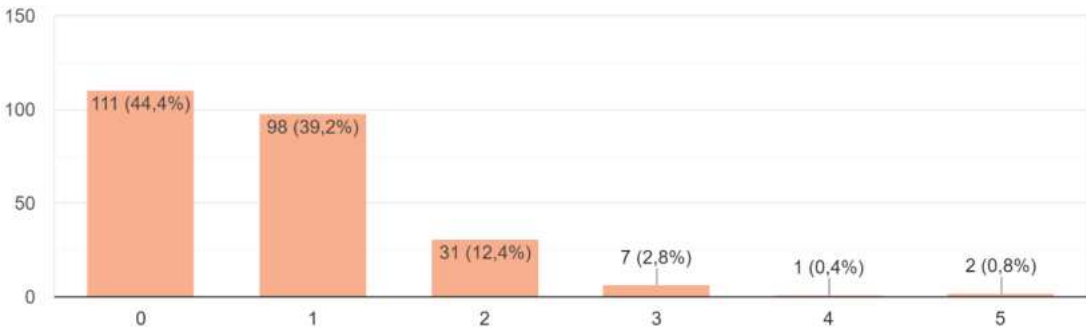
Gráfico 14 – Resultado para pergunta “Quantas vezes na semana você se desloca com seus filhos?” no estudo de caso em Salvador



Fonte: Elaboração própria

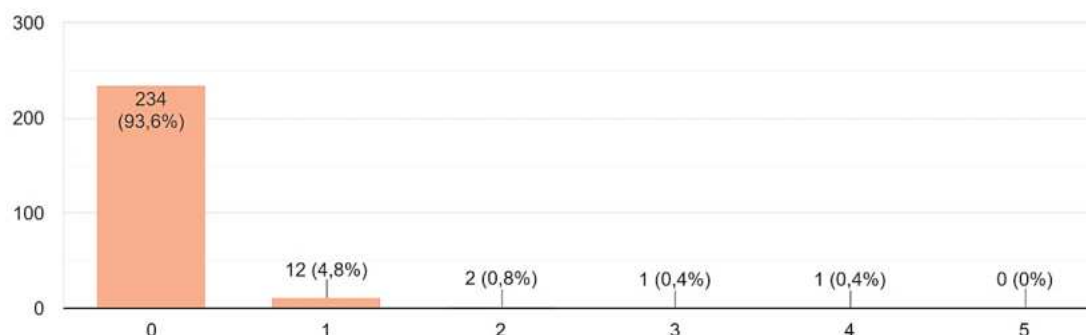
Em relação a automóveis: 44,4% das entrevistadas não possuem automóvel na residência (Gráfico 15) e 39,2% possuem 1 automóvel. Enquanto 93,6% não possuem motocicleta na residência (Gráfico 16).

Gráfico 15 – Resultado para pergunta “Quantos automóveis residenciais possui?” no estudo de caso em Salvador



Fonte: Elaboração própria

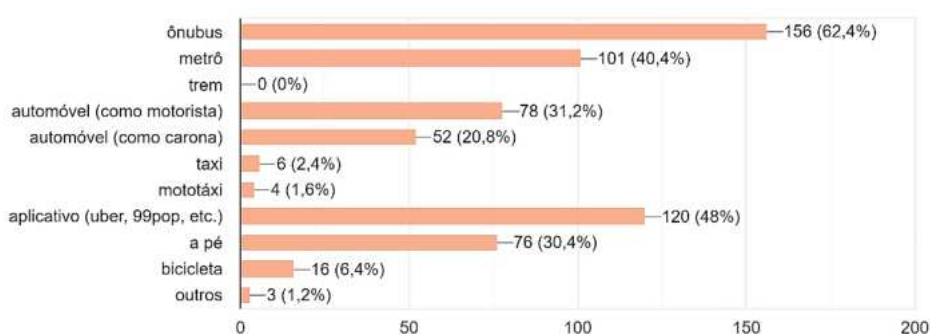
Gráfico 16 – Resultado para pergunta “Quantas Motocicletas residenciais possui?” no estudo de caso em Salvador



Fonte: Elaboração própria

Pode ser visualizado no Gráfico 17, que o perfil majoritário do grupo final entrevistado faz grande uso do transporte coletivo (ônibus 62,4% e o metrô 40,4%), além do aplicativo 48%. É importante ressaltar, porém, os consideráveis percentuais de automóvel como motorista 31,2% e a mobilidade a pé 30,4%.

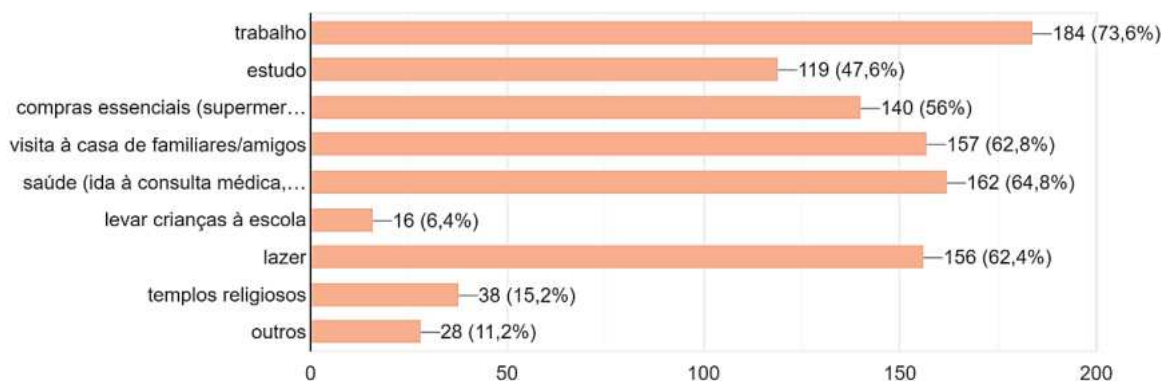
Gráfico 17 – Resultado para pergunta “Qual transporte você mais utilizava?” no estudo de caso em Salvador



Fonte: Elaboração própria

Os motivos que mais geram viagem para as pesquisadas são: trabalho com 73,6%, saúde com 64,8% e visita à casa de amigos e familiares com 61,8%. Também se destaca o percentual de saída para lazer (62,4%) e compras essenciais (56%) (Gráfico 18).

Gráfico 18 – Resultado para pergunta “Quais seus motivos de viagem?” no estudo de caso em Salvador

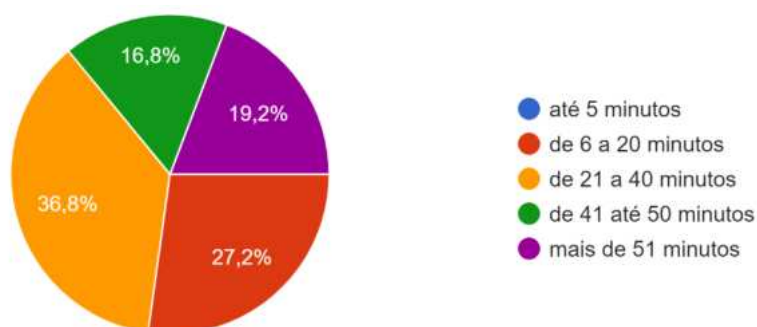


Fonte: Elaboração própria

Em relação ao tempo de deslocamento, a pesquisa conseguiu informações que chamam atenção e que se pode acompanhar na Gráfico 19. O deslocamento de até 5 minutos é nulo, ou seja, todas as entrevistadas levam mais de 5 minutos para chegar ao destino. E 27,2% têm deslocamento relativamente curto, entre 6 e 20 minutos.

Por outro lado, deslocamentos demorados tiveram respostas majoritária na pesquisa. 72,8% das mulheres têm viagens com tempo acima de 21 minutos, muitas chegam a levar mais de 51 minutos (19,2%) para chegar ao seu destino diariamente.

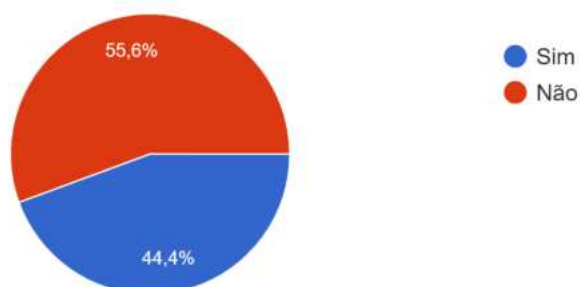
Gráfico 19 – Resultado para pergunta “Qual seu tempo de deslocamento?” no estudo de caso em Salvador



Fonte: Elaboração própria

A próxima pergunta para compreender o perfil da usuária era se ela utilizava mais de um transporte para chegar ao seu destino (Gráfico 20) e 55,6% responderam que não. Este dado pode ser comparado com o dado anterior, relativo ao tempo de deslocamento, uma vez que a maioria das entrevistadas tem tempo de deslocamento muito longo no dia a dia. Desta forma, mesmo utilizando apenas um meio de transporte, esta mulher precisa de bastante tempo diário para se locomover.

Gráfico 20 – Resultado para pergunta “A usuária utiliza mais de um transporte para chegar ao destino?” no estudo de caso em Salvador



Fonte: Elaboração própria

Das que utilizavam mais de um transporte para se locomover, ou seja, entre as 44,4% que responderam “sim” à questão anterior, qual o tempo médio de espera entre um transporte e outro, ou seja, tempo de integração modal?

É possível visualizar na Gráfico 21 que o tempo majoritário de espera para a integração modal das entrevistadas foi de 11 a 20 minutos (27,7%), seguido de 21 a 30 minutos (19,1%) de espera. Assim, 63,8% das entrevistadas levam entre 11 e 40 minutos de espera entre transportes.

Gráfico 21 – Resultado para pergunta “Das que utilizavam mais de um transporte para se locomover, média de tempo de espera entre um e outro transporte?” no estudo de caso em Salvador

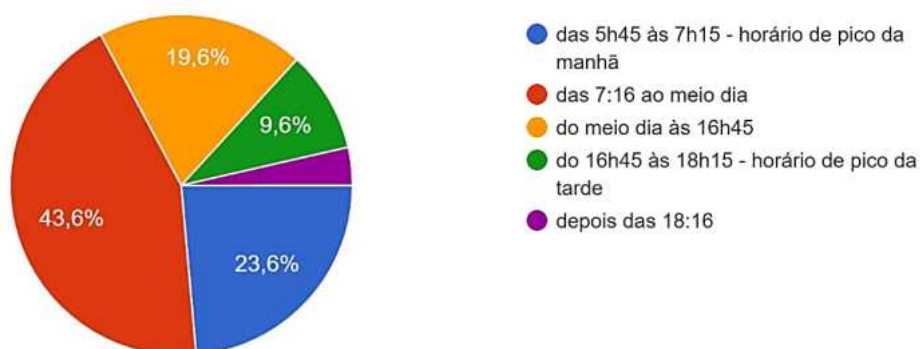


Fonte: Elaboração própria

Em relação ao horário de movimentação das mulheres em Salvador, é possível verificar no Gráfico 22 uma tendência de locomoção das mulheres fora do horário de pico (43,6%). Outro horário que deve ser considerado é o da tarde (meio-dia às 16:45) com percentual relativamente alto (19,6%).

Como base do horário de pico, foi considerado o sistema de bilhetagem fornecido pelo Sistema de Transportes Coletivos de Ônibus de Salvador (SALVADOR, 2017b).

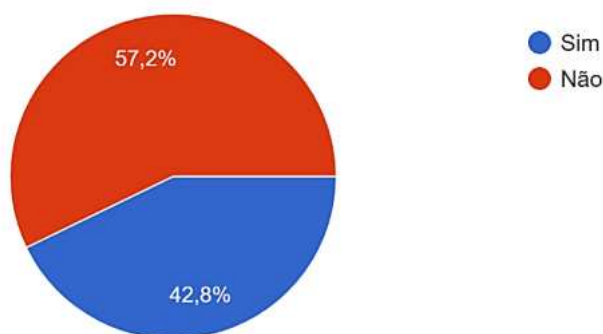
Gráfico 22 – Horário de locomoção diária no estudo de caso em Salvador para 2019



Fonte: Elaboração própria

Para a investigação relativa a viagens encadeadas, foi perguntado para as usuárias se ela costumava passar ou parar em alguns lugares no caminho antes de chegar ao seu destino e 42,8% responderam que sim (Gráfico 23), realizam viagens encadeadas.

Gráfico 23 – Resultado para pergunta “Costumava passar e parar em outros lugares no caminho do destino?” no estudo de caso em Salvador

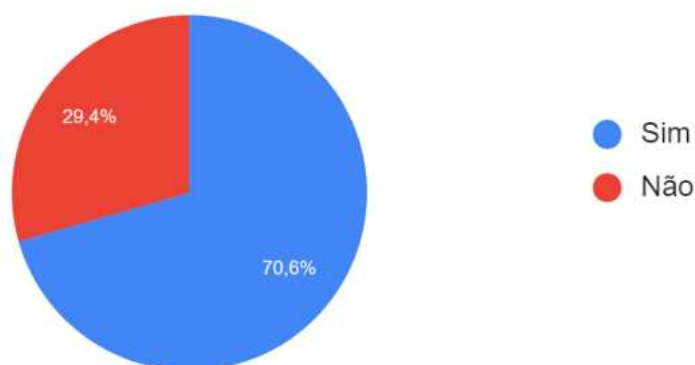


Fonte: Elaboração própria

O interesse da próxima pergunta é saber se as viagens encadeadas teriam relação com o trabalho doméstico. Portanto, das que responderam “sim” na questão anterior, quando elas passam ou param em algum lugar, é para realizar algo relativo à casa como fazer compras para casa, buscar filhos ou parentes etc.?

É possível verificar no Gráfico 24 que 70,6% das viagens são relacionadas a tarefas domésticas, mesmo com a maioria não tendo filhos.

Gráfico 24 – Resultado para pergunta “A viagem encadeada tem relação com trabalhos domésticos?” no estudo de caso em Salvador



Fonte: Elaboração própria

4.1.2 Recomendações das usuárias em relação à mobilidade na cidade

Após conhecer o perfil das entrevistadas no primeiro bloco, para o segundo bloco foram feitas três perguntas abertas nas quais as mulheres poderiam escrever o que quisessem em relação ao sistema de transportes.

A primeira delas foi direcionada às mães: "O que você faria para melhorar o deslocamento com seus filhos?" As respostas que mais se repetiram foram reclamações sobre segurança e demora da frequência dos coletivos.

Muitas pediram mais veículos, e mais linhas de metrô, outras pensaram na situação do responsável entrar por uma porta e a criança (não pagante) entrar por outra: "...já visualizei muitas situação (sic) e acho arriscado o processo de crianças entrando por outra porta enquanto o adulto acessa pela frente em casos de ônibus. Deveriam acessar pelo fundo/meio e o adulto proceder para o pagamento da passagem."

Ou "mas sumentaria (sic) a frota de ônibus do meu bairro, pois é muito perigodso (sic) esperar o ônibus no ponto com uma criança" ou reclamação de o veículo chegar tão cheio que é impossível subir com uma criança "... às vezes ao centro mas transprtes demoção muito as vezes cheios que vc não consegue subir eu como detestou não pego nós demoramos mas esperando o transporte do que o que vamos resolver e preciso criar uma política dê regulação que possa atender o trabalhador não só o trabalhador mas toda população é muito tempo de espera pelo transportes (sic)".

Muitas pediram a possibilidade de poder saltar do ônibus fora do ponto em casos de ruas desertas e outras pediram creches próximas ao trabalho. O pedido de mais ciclovias aparece de forma tímida, porém foi citada algumas vezes.

A segunda pergunta foi em relação ao que a entrevistada mudaria na cidade para melhorar seu deslocamento sozinha. Uma ampla maioria pede aumento da frota de veículos para que fosse reduzido o tempo de espera e a lotação dos carros, além da iluminação nas ruas e melhoria das calçadas. “Uma redistribuição nas linhas de ônibus. Por exemplo, ônibus com alta rotatividade como os que passam pelo Iguatemi não deviam ter uma frota tão grande, desalentando os que moram em lugares mais distantes e tem poucas opções de saída do bairro”

Ou “Segurança, não fosse por isso andaria mais e pegaria mais ônibus. Aumento das opções de transporte público”, outras reclamam de obras realizadas pela prefeitura “Com a chegada do metrô e do famigerado BRT, a quantidade de linhas caíram muito em toda a Salvador. A prefeitura quer forçar (sic) com que a população pegue mais de um ônibus. O transporte público da cidade está indo na contramão do seu crescimento o que é absurdo! Eu deixaria as linhas que tinham e colocariam mais linhas e com viagens mais curtas. É muito desnecessário um ônibus andar mais de uma hora na cidade.”.

Algumas mulheres fizeram alteração (sic) no modo de deslocamento pensando na segurança “Gostaria de ter mais segurança nos transportes públicos. Comecei a evitar andar de ônibus por medo de ser assaltada, gastava mais com metrô e uber para ir e voltar da estação. Isso, quando eu não tinha a possibilidade de pegar carona de carro até a estação ou até o local.”.

Ainda em relação à segunda pergunta aberta, é possível notar um sentimento de insatisfação e inquietação quando se fala em sensação de insegurança pelas mulheres em Salvador “TUDO! Segurança em primeiríssimo lugar (e isso não tem nada haver (sic) com uma cidade tomada de policiais, pelo amor de deus), somado a uma estrutura decente de mobilidade em todos os sentidos: Da calçada que leva o pedestre até a estação, da ciclovia que garante a mobilidade segura dos ciclistas, do ponto de ônibus e etc, além, é claro, de automóveis (ônibus) realmente limpos, novos, bem conservados. Uma excepcional administração da quantidade de automóveis em circulação, de forma que atenda de verdade a demanda da população. Sem esquecer de uma atenção e formação de todos para que os ônibus parem obrigatoriamente em todos os pontos. Só deus (sic) sabe o quanto sufoco já

passei em ônibus: Assédio, baratas e ratos, humilhação de ônibus não parar no ponto às 22h, assalto pra c*** (sic), tanto dentro de ônibus quanto em pontos de ônibus, passarelas. Enfim, é um pesadelo”

Ou “Qualidade, trajetos, quantidade dos coletivos. Os ônibus de SSA são sujos, insuficientes, têm horários ruins, espera absurda, trajetos mal organizados. Seria preciso um secretário de transporte que soubesse o que é andar de ônibus pra resolver esta cidade”

Algumas mulheres em Salvador buscam andar de bicicleta, mas não se sentem amparadas “Implementação de ciclovias, ciclofaixas, bicicletários seguros, a possibilidade de utilizar o metrô para transportar bicicleta (hoje, a CCR Metrô apenas permite transporte de bicicleta, dentro do último trem, aos sábados - a partir das 14h - domingos e feriados o dia todo, o que é um absurdo se pensarmos na questão da integração modal) já que a falta de educação dos motoristas e a insegurança no trânsito nem sempre permitem que ciclistas possam pedalar por todos os locais (o que devia, pois segundo o código de trânsito, bicicletas também fazem parte).”

Algumas mulheres que são usuárias do automóvel se colocaram disponíveis para utilizar o transporte coletivo caso melhorasse sua qualidade “Melhoraria a qualidade do transporte público, assim, inclusive, faria questão de utilizá-los.” e “A qualidade do transporte público. Preferiria (sic) me deslocar de ônibus ou metrô se não fosse tão ruim em Salvador.” e “Mais opções de transporte público de qualidade (menor tempo de espera e transportes climatizados, já q (sic) salvador é muito quente, sem chegar no trabalho suada) me fariam trocar o carro pelo transporte público” Outras reclamam de coisas básicas que deveriam funcionar de forma regular, como os motoristas pararem nos pontos “os ônibus parar em todos os pontos (sic)” outras mulheres que se deslocam com crianças pedem mais tempo para a mudança de cor do semáforo “Colocaria mais retornos nas pistas e sinaleiras marcando o tempo de mudança da cor (sic)”.

Algumas mulheres que tiveram experiências fora fizeram um comparativo “Mais linhas de metrô e segurança (tanto em relação a assaltos e assédio por ser mulher) morei em Paris por um ano e me deslocava apenas por metrô (e não é o melhor metrô do mundo, os trens são lotados, tem greves, atrasa, mas mesmo assim foi uma mudança radical em relação ao meu bem estar) a pé e bicicleta. Não gosto de carro - nem dirigir nem aplicativo, mas acho muito ruim me deslocar em Salvador sem carro.”

A terceira pergunta aberta foi em relação ao que faria a entrevistada desistir de sair de casa. Muitas mulheres citam o valor das tarifas, por exemplo o preço dinâmico do transporte por aplicativo, ou saber que o horário estará engarrafado, assim ela prefere aguardar o engarrafamento passar do que sair no horário de pico. Saber que vai voltar tarde e precisar de ônibus também é um fator de desistência da viagem. Saber que vai precisar aguardar muito tempo no ponto de ônibus foi uma resposta recorrente no questionário quando o assunto é desistência da viagem. A chuva e o sol forte também foram fatores bastante citados nas entrevistas. Outro fator citado foi a falta de local para deixar as crianças e a dificuldade de levá-las para o local de destino.

“O que já me fez desistir de sair de casa inúmeras vezes é o transporte em horários de pico e a noite. No meu bairro o aplicativo Uber não permite mais chamadas, além do mais, depois de 22:30/23h é uma raridade encontrar ônibus pra voltar pra casa. Já precisei dormir na casa de amigos, caso fosse pro rolê (sic), ou até virar o dia acordada pra esperar o ônibus e torcendo pra está (sic) próxima de amigos, conhecidos ou locais ainda em funcionamento pra me proteger”.

Algumas mulheres citam o anoitecer como problemática para sair de casa “Pegar ônibus a noite (depois das 18:30)” o assédio sexual dentro do transporte também foi citado como fator de desistência de sair “medo de ser assaltada/abusada” e “medo (assédio, estupro, assalto); distância; dificuldade e insegurança ao estacionar.” e “Olha, sendo sincera, meu maior medo é sempre assédio mesmo, mas em termos de transporte, a depender do horário, o ônibus pode estar muito cheio ou o uber muito caro.”

O medo não existe apenas nos pontos de ônibus ou dentro dos coletivos, mas sim num modelo de transporte que chegou com promessas de melhorias para a segurança na locomoção, o aplicativo “Pensar em pegar ônibus me faz desistir. Se for a noite também tenho medo de aplicativos.”

Algumas usuárias de transporte por aplicativo citam o ônibus como problemática para o não deslocamento “O que me faria desistir de sair de casa é depender exclusivamente dos ônibus para me locomover.”, a caminhada apesar de ser muito utilizada, poderia trazer ainda mais “Insegurança e vulnerabilidade. Gostaria de andar mais a pé, sozinha de noite, por exemplo, mas acho perigoso.”

A necessidade de ter sempre outra pessoa como apoio é um indicador de medo que as mulheres possuem no ambiente que vivem “Engarrafamento, medo de

assalto/violência, ninguém para me acompanhar caso eu esteja sozinha e precise ir de ônibus para uma região que eu não conheço durante a noite”

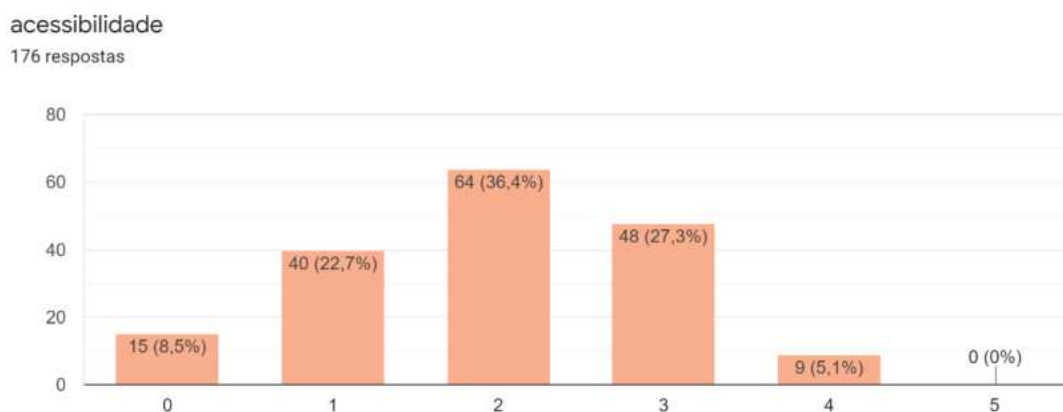
4.1.3 Impactos da qualidade do sistema de transporte na mobilidade feminina

Para o terceiro e último bloco do questionário foram aplicadas 12 perguntas em relação à qualidade do transporte coletivo na cidade de Salvador. Os fatores de qualidade foram fundamentados no conceito do autor Antônio Clóvis “Coca” Pinto Ferraz do livro Transporte Público (FERRAZ e TORRES, 2004). Foi solicitado que as entrevistadas dessem uma nota de 0 a 5 (sendo 0 menor valor e 5 maior valor) para cada fator de qualidade indicado. Os resultados foram os seguintes:

Acessibilidade – Gráfico 25, que está associado à facilidade de chegar e sair do local de embarque do transporte coletivo. Em caso de o acesso ser realizado a pé são importantes fatores como: a distância percorrida, a comodidade no percurso, as condições das calçadas (largura, revestidas ou não e estado do revestimento), declividade do percurso, facilidade para cruzar as ruas existentes no trajeto, iluminação pública (viagens noturnas), segurança pessoal no trajeto, etc.

A maior nota para acessibilidade foi 2 (regular) com 36,4%, enquanto que 31,2% das entrevistadas avaliaram entre ruim e péssimo (notas 1 e 0 respectivamente).

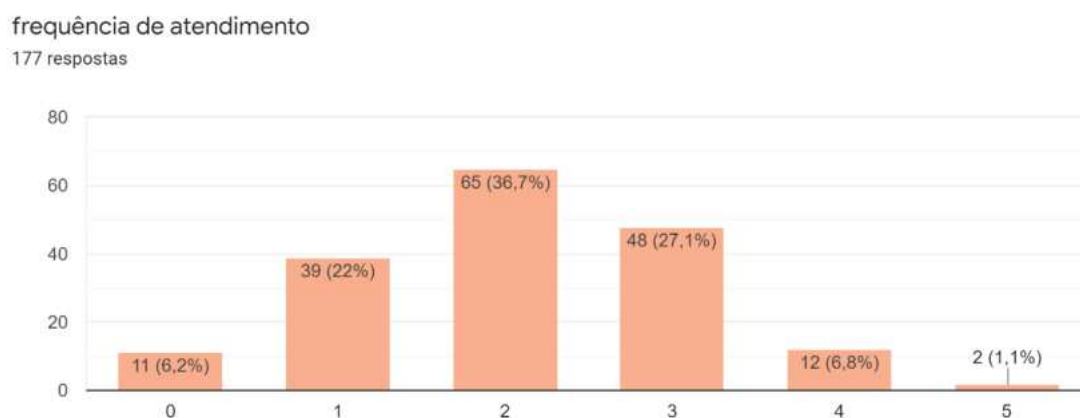
Gráfico 25 – Qualidade no fator acessibilidade



Fonte: Elaboração própria

Frequência de atendimento – Gráfico 26, está relacionada ao intervalo de tempo da passagem dos veículos de transporte público, desta forma ele afeta de forma direta o tempo de espera nos locais de parada para os usuários que não conhecem os horários e chegam aleatoriamente aos mesmos. A nota majoritária para a questão foi 2 (regular) com 36,7% enquanto o somatório de péssimo e ruim ficou com 28,2%.

Gráfico 26 – Qualidade no fator frequência de atendimento



Fonte: Elaboração própria

Tempo de viagem – Gráfico 27, corresponde ao tempo gasto no interior dos veículos e depende da velocidade média de transporte e da distância percorrida entre os locais de embarque e desembarque. A nota majoritária para o tempo de viagem foi 2 (regular) com 29,2% enquanto o somatório de ruim e péssimo tem percentual de 32%.

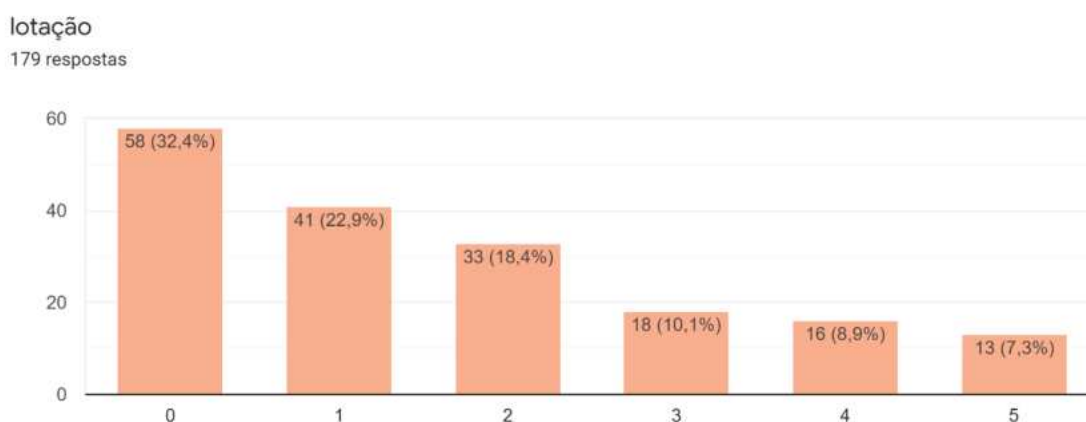
Gráfico 27 – Qualidade no fator tempo de viagem



Fonte: Elaboração própria

Lotação – Gráfico 28, diz respeito à quantidade de passageiros no interior dos coletivos. O ideal seria que todos os usuários viajassem sentados, porém isto impactaria no valor do transporte, desta forma, existir passageiros em pé é aceitável desde que não seja excessivo. Quando a quantidade de pessoas em pé é grande, existe um grande desconforto devido a grande proximidade entre as pessoas e a limitação de movimentos. E quando se fala de passageiras mulheres, a probabilidade de ocorrência de assédios pode ser ainda maior. Em relação ao fator lotação 32,4% das mulheres deram nota 0 (péssimo) para a lotação em Salvador, enquanto o somatório de ruim e péssimo foi de 55,3%.

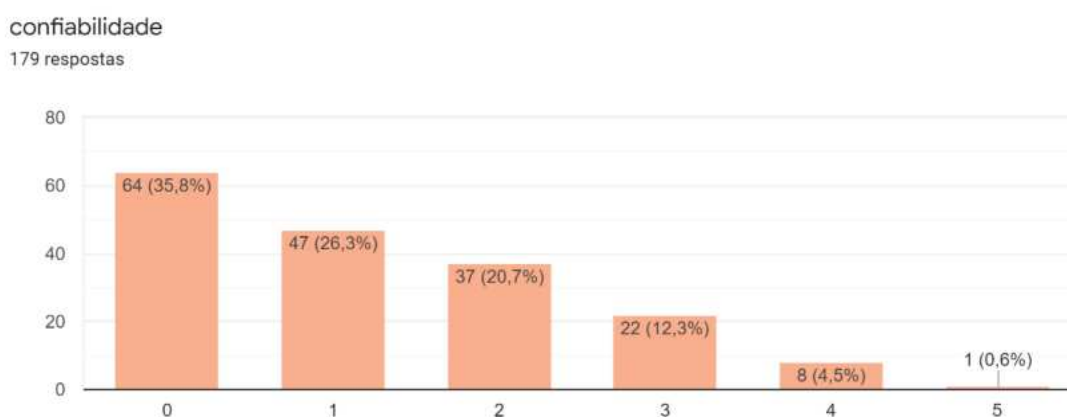
Gráfico 28 – Qualidade no fator lotação



Fonte: Elaboração própria

Confiabilidade – Gráfico 29, este fator está relacionado ao grau de certeza dos usuários de que o veículo de transporte público vai passar na origem e chegar ao destino no horário previsto, com, evidentemente. Para 35,8% das entrevistadas a confiabilidade em Salvador tem nota 0 (péssimo), o somatório das notas 0 e 1 (péssimo e ruim respectivamente) é de 62,1%.

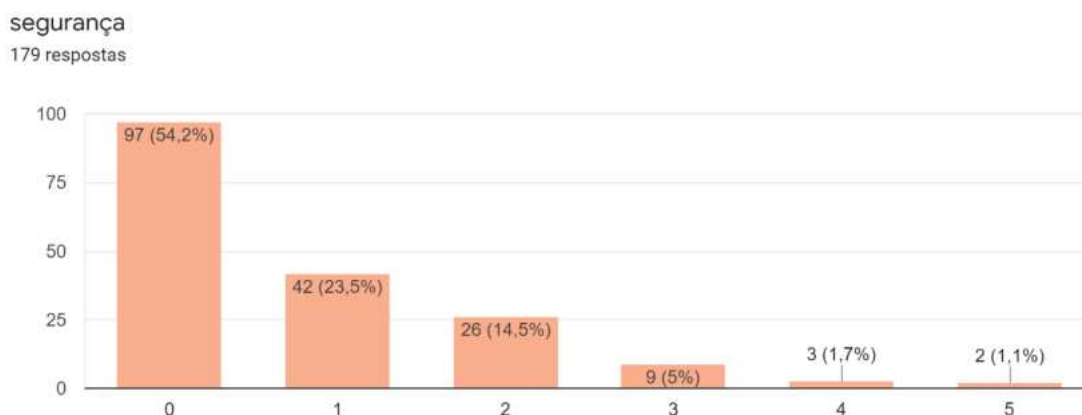
Gráfico 29 – Qualidade no fator confiabilidade



Fonte: Elaboração própria

Segurança – Gráfico 30, de modo geral, a segurança compreende os acidentes envolvendo os veículos de transporte público e os atos de violência (agressões, roubos, etc.) no interior dos veículos e nos locais de parada (pontos, estações e terminais). É interessante salientar que a sensação de segurança para as mulheres é diferente da sensação para os homens, como foi explorado nos capítulos anteriores. Para 54,2% das entrevistadas, o fator segurança em Salvador obteve nota 0 (péssimo), já o percentual do somatório das notas 0 e 1 (péssimo e ruim) é de 77,7%.

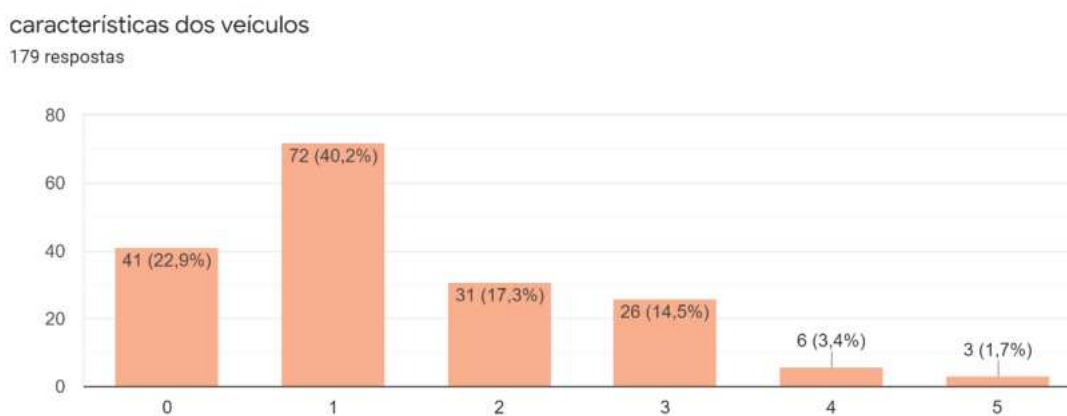
Gráfico 30 – Qualidade no fator segurança



Fonte: Elaboração própria

Características dos veículos – Gráfico 31, fatores como estado de conservação dos veículos, conforto (temperatura, ventilação, nível de ruído, bancos, largura das portas, largura do corredor, posição da catraca, número e altura dos degraus das escadas, etc.). A nota majoritária foi 1 (ruim) com 40,2% do percentual. Enquanto o somatório entre péssimo e ruim é de 63,1%.

Gráfico 31 – Qualidade no fator características dos veículos

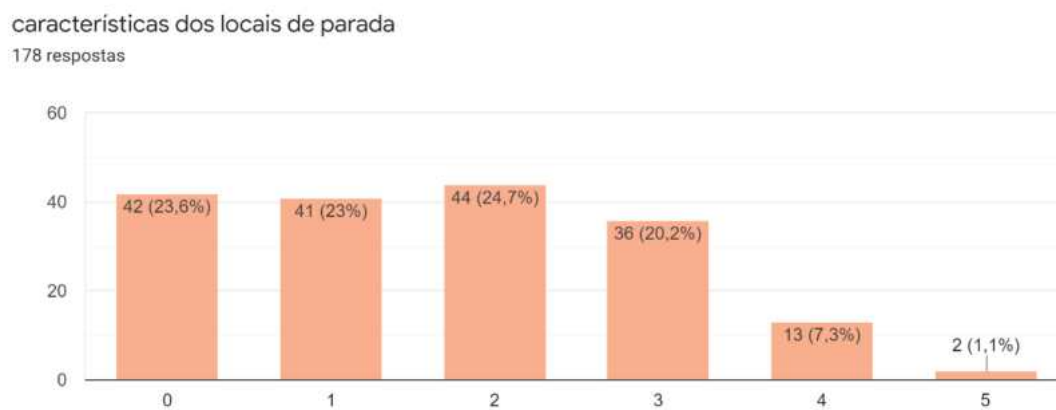


Fonte: Elaboração própria

Características dos locais de parada – Gráfico 32, os seguintes aspectos são importantes: sinalização adequada, calçadas com largura suficiente para os usuários que estão esperando e os pedestres que passam e existência de cobertura e bancos para sentar (sobretudo nos locais de maior movimento). Para 24,7% das usuárias o

fator recebe nota 2 (regular), enquanto que para 46,6% das entrevistadas consideram a qualidade entre péssimo e ruim (0 e 1).

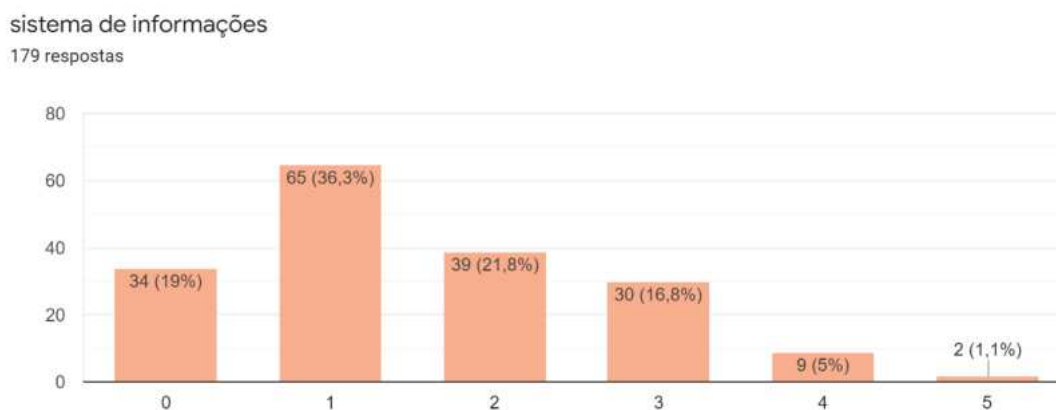
Gráfico 32 – Qualidade no fator características de parada



Fonte: Elaboração própria

Sistema de informações - Gráfico 33, disponibilidade de horários e itinerários das linhas e a indicação das estações (terminais) de transferência e principais locais de passagem; colocação do número e do nome das linhas, horários de passagem ou intervalos, no caso das linhas de maior frequência, nos locais de parada; mapa geral simplificado da rede de linhas no interior das estações (terminais) e dos veículos, se for o caso; fornecimento de informações verbais por parte de motoristas e cobradores. 36,3% das usuárias foi considerado como nota 1 (ruim), enquanto que o somatório entre péssimo e ruim (0 e 1) é de 55,3%.

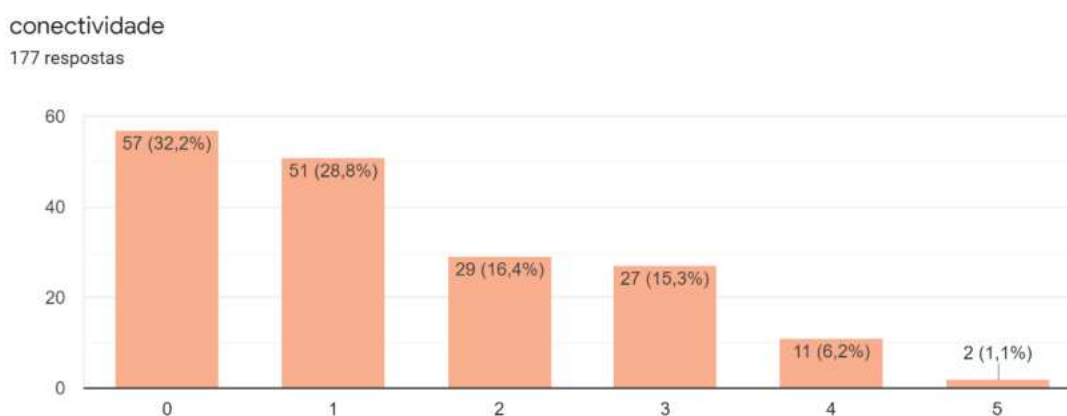
Gráfico 33 – Qualidade no fator características de parada



Fonte: Elaboração própria

Conectividade - Gráfico 34, designa a facilidade de deslocamento dos usuários de transporte público entre dois locais quaisquer da cidade e é avaliada pela porcentagem de viagens que não necessita de transbordo e pelas características dos transbordos realizados, ou seja, a conectividade depende diretamente da configuração espacial da rede de linhas e da existência ou não de integração física e tarifária. Indiretamente, depende dos intervalos entre atendimentos nas diversas linhas, pois os tempos de espera nos transbordos dependem desses intervalos, exceto nos raros casos em que a operação é sincronizada no tempo. Para 32,2% das usuárias, Salvador obtém nota 0 (péssima), E o somatório entre péssima e ruim é de 61%.

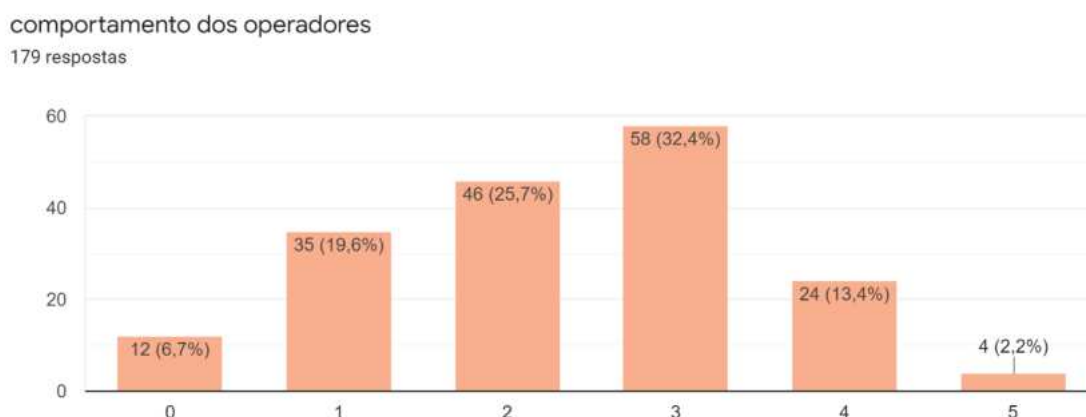
Gráfico 34 – Qualidade no fator conectividade



Fonte: Elaboração própria

Comportamento dos operadores – Gráfico 35, diz respeito à condução do veículo (tanto motorista quanto cobrador) com habilidade e cuidado, tratar os passageiros com respeito, esperar que os usuários completem as operações de embarque e desembarque antes de fechar as portas, responder a perguntas dos usuários com cortesia, não falar palavras inconvenientes, etc. A nota majoritária foi 3 (aceitável) com 32,4% de percentual. Enquanto o somatório entre péssimo e ruim (0 e 1 respectivamente) é de 26,3%.

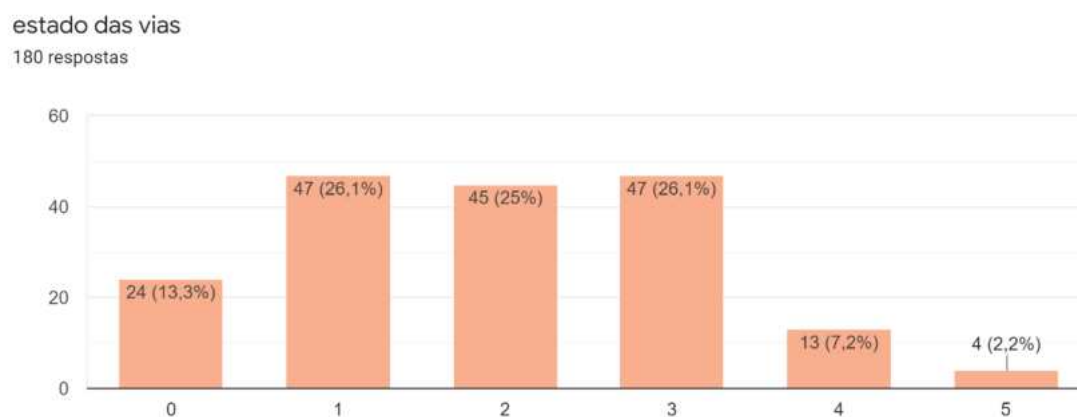
Gráfico 35 – Qualidade no fator comportamento dos operadores



Fonte: Elaboração própria

Estado das vias - Gráfico 36, estado das vias por onde passam os coletivos, ou seja, a qualidade da superfície de rolamento, a fim de evitar as frequentes reduções e aumentos da velocidade devido à presença de buracos, lombadas e valetas, os solavancos provocados por esses elementos e a existência de poeira ou lama no caso das vias não pavimentadas. Para as entrevistadas o estado das vias empata entre as notas 1 e 3 (ruim e aceitável) com 26,1% dos votos, enquanto o somatório entre péssimo e ruim (0 e 1) é de 39,4%.

Gráfico 36 – Qualidade no fator comportamento estado das vias



Fonte: Elaboração própria

Em síntese, como produto desta análise podemos afirmar:

a. predominantemente a mulher do grupo final entrevistado depende fortemente do transporte coletivo e faz uso intensivo do transporte por aplicativo. Os motivos de viagem mais frequentes são trabalho, saúde e visita a familiares.

b. predominam os tempos de viagem insatisfatórios (maiores que 21 minutos) ou até intoleráveis (maiores que 51 minutos). Tempo de deslocamento esse que se pode afirmar incômodo no dia a dia e com maior probabilidade e risco de sofrer violência das mais variadas. Além disso, o demorado tempo de deslocamento é um fator que atrai diversos empecilhos diários. É cansativo viajar tanto todos os dias, este cansaço faz a pessoa ficar menos produtiva, seja para o dia a dia, seja para iniciar novos processos como estudar novos temas ou se aprofundar nos que já conhece ou passar tempo com a família.

c. 44,4% das entrevistadas utilizam mais de um transporte diariamente para chegar ao seu destino, algumas (63,8%) possuem um elevado tempo de espera (entre 11 e 40 minutos) entre um transporte e outro em estações ou espaços públicos. Muitas destas viagens são feitas com os filhos, já que 71,43% das entrevistadas que são mães utilizam o mesmo transporte quando estão sozinhas ou com os filhos. 42,8% fazem viagens encadeadas, ou seja, param em outros lugares durante o percurso e neste contexto, 38,4% predominam as tarefas domésticas como principal motivo de viagem. O aprimoramento da integração modal é um item indispensável para corroborar com a melhoria da mobilidade inclusiva de gênero.

d. 63,2% se locomovem fora do horário de pico e 42,8% realizam viagens encadeadas.

e. Elas têm uma maior exposição na integração modal fora do veículo, o qual eleva o risco potencial de sofrer violência. O fato de se deslocar fora do horário de pico também eleva sua exposição em relação ao perigo.

Como principais recomendações das entrevistadas, foram citados os aspectos de segurança - quando se movimentam sozinhas ou com os filhos, e isto também incluía aumento da iluminação e melhoria de calçadas principalmente dentro dos bairros. Solicitaram sobretudo, uma maior frequência de ônibus e redução da lotação dos coletivos.

Os aspectos de qualidade que foram mais destacados entre as entrevistadas na pesquisa foram principalmente a falta de segurança com 77,7% das avaliações entre péssima e ruim; as características dos veículos com 63,1% das avaliações

entre péssima e ruim; a confiabilidade dos veículos com 62,1% das avaliações entre péssima e ruim e lotação com 55,3% das avaliações entre péssima e ruim.

4.2 A MOBILIDADE FEMININA NA GESTÃO MUNICIPAL

Os dois itens a seguir estão relacionados com as políticas públicas relativas à mobilidade urbana da cidade de Salvador e se existem ações favoráveis às usuárias mulheres. Primeiramente será analisado o Plano de Mobilidade Municipal denominado “Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador”, e posteriormente o Contrato de Concessão para Prestação de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Salvador.

Como já citado no Capítulo 2 - Proposta Metodológica, para ambos os documentos foi utilizada a metodologia de palavras-chave, utilizando as mesmas para os dois documentos: mulher, feminino, gênero, segurança, violência, iluminação, visibilidade, visível, noite, noturno, banco, assento, assédio, pedestre, microacessibilidade, assistência, treinamento, horário, reclamações, reclamação, pesquisa, campanha, arte, telefone, contato, protocolo, programa, demanda, aplicativo, auditoria, mobiliário, criança, gestante, infantil.

4.2.1 A mobilidade feminina no plano de mobilidade urbana sustentável de Salvador

De acordo com a prefeitura municipal de Salvador, o objetivo do PlanMob (SALVADOR, 2017b) é:

Desenvolver propostas de políticas e ações para o Sistema Viário e o Sistema de Transporte em suas diversas modalidades, capazes de propiciar a realização dos deslocamentos de pessoas e bens na cidade de forma sustentável, contribuindo para o seu desenvolvimento econômico e social, colocando cada modo na função mais adequada às suas características.

O plano teve como fundamentação legal básica a Lei Federal de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012) além do Plano Diretor (SALVADOR, 2016a) e da Lei de Uso e Ocupação do Solo (LOUS) do município (SALVADOR, 2016b).

O projeto passou por 8 fases para seu desenvolvimento: 1. Mobilização e Plano de Comunicação Social; 2. Pré-diagnóstico; 3. Base de dados; 4. Instrumentalização da modelagem do planejamento de transporte; 5. Diagnóstico; 6. Definição das diretrizes; 7. Desenvolvimento de propostas; 8. Finalização do PlanMob Salvador.

Além destas fases, alguns aspectos e etapas de elaboração do plano que fizeram parte da composição podem ser destacados aqui como importantes para o desenvolvimento da temática de mobilidade inclusiva de gênero, são eles: **1.** Levantamento e consolidação de acervo de planos, estudos e projetos de transportes de 1975 a 2017; **2.** Foco no relevo, na microacessibilidade e no transporte ativo; **3.** Análise crítica da microacessibilidade ao transporte coletivo, considerando relevo, conectividade e a renda de forma especializada; **4.** Avaliação do transporte ativo (pedestres e bicicletas), com a realização de pesquisa sobre a qualidade das calçadas, no acesso aos pontos de ônibus, UPA's, escolas e metrô, além de estudo de caminhabilidade no centro da cidade (Praça da Sé - Campo Grande); **5.** Espacialização do transporte vertical para acesso aos eixos de transporte de alta/ média capacidade; Proposta de rede única multimodal e integrada de transporte para Salvador; Atualização da base de dados de mobilidade, pesquisa OD 2012 atualizada para maio/2017.

A estrutura do Plano de mobilidade municipal se divide em 5 capítulos foco deste trabalho e pode ser visto na Tabela 6:

Tabela 6 – Estrutura do plano de mobilidade de Salvador

Capítulo	Abordagem
1. Introdução	Introdução
2. Caracterização e Diagnóstico	Apresentou o processo histórico de ocupação e consolidação urbana da cidade e as características de suas diversas regiões, os aspectos de morfologia urbana e da desigualdade socioespacial de Salvador. Já o diagnóstico contempla as áreas de mobilidade e desenvolvimento urbano, com análises sobre a dinâmica da cidade e de sua região metropolitana, contemplando a apresentação dos resultados da Pesquisa Domiciliar de Origem e Destino (Pesquisa OD/2012), de suas associações com a mobilidade urbana e com os aspectos socioeconômicos (renda familiar, faixa etária e escolaridade).
3. Prognóstico	Mostra os cenários projetados para os anos-horizontes do PlanMob Salvador – 2025, 2032 e 2049 – onde são consideradas as respectivas redes de transportes, as implantações de infraestruturas e previsões de ocupação urbana. Detalham-se as projeções das

Capítulo	Abordagem
	variáveis socioeconômicas necessárias para utilização nos modelos de simulação de transportes, especialmente os de estimativas de demanda de viagens para Salvador e RMS, realizadas a partir das propostas definidas no PDDU e LOUOS de 2016, bem como de projetos e planos existentes, cuja implantação já esteja comprometida
4. Programa e Ações	Sintetiza as concepções, diretrizes e intervenções propostas pelo PlanMob em seus cenários projetados, abrangendo o transporte ativo (pedestres e ciclistas), o transporte coletivo (rede multimodal integrada, rede básica de alimentação e equipamentos de integração) e o transporte individual (circulação veicular, sistema viário e segurança viária).
5. Implementação e Investimentos	Apresenta o processo de institucionalização, gestão e monitoramento da implantação do PlanMob Salvador e detalha os recursos financeiros estimados para a instalação do conjunto de intervenções físicas propostas pelo PlanMob Salvador, referenciadas com base nos cenários projetados até 2049.

Fonte: (SALVADOR, 2017b)

Para este trabalho foram investigados os capítulos 2- Caracterização e diagnóstico (que se encontra em formato de Relatório Técnico RT06 e RT07); 3- Prognóstico (que se encontra em formato de Relatório Técnico RT14, tomo I a partir da página 339); 4- Programas e ações (que se encontra em formato de Relatório Técnico RT14, tomo II páginas 666 até 737); e 5- Implementação e investimentos (que se encontra em formato de Relatório Técnico RT14, tomo II, a partir da página 737 até o final).

Os resultados das palavras-chave buscadas se encontram a seguir, e foram organizadas por capítulos investigados.

a) Capítulo 2 do PlanMob - Caracterização e diagnóstico:

Para esta seção as palavras-chave serão organizadas em tabelas para melhor visualização.

Tabela 7 – Palavras-chave encontradas Capítulo 2

Palavra-chave	Resultado
Mulher	Foi citada 11 vezes
Feminino	Citada 25 vezes
Gênero	Citada 47 vezes

Palavra-chave	Resultado
Segurança	Citada 45 vezes
Violência	Citada 2 vezes, sempre relacionadas aos aspectos da segurança viária (risco de acidentes). De forma breve é comentado a questão da segurança pública nos índices de caminhabilidade. Um trecho que vale destacar é que uma das citações da palavra “violência” é referente à um dos motivos pelos quais as mulheres não utilizam a bicicleta como locomoção.
Iluminação	Citada 5 vezes
Visibilidade/ visível	Citada 2 vezes
Noite/ noturno	Foi citada três vezes, atreladas ao diagnóstico de necessária melhoria para a caminhabilidade e mobilidade por bicicleta.
Banco/ assento	Foi citada 5 vezes na Pesquisa de Satisfação sobre a qualidade do sistema de transporte por ônibus (STCO) (SALVADOR, 2017b), na qual 55,4% dos passageiros afirmam estar satisfeitos com a qualidade das cadeiras dos ônibus.
Assedio	xxx
Pedestre	Foi citado 113
Microacessibilidade	Foi citada 13 vezes majoritariamente no diagnóstico da mobilidade ativa - avaliação de calçadas e microacessibilidade ao metrô e transportes verticais.
Assistência	xxx
Treinamento	Foi citada 1 vez, relacionada a treinamento dos motoristas de ônibus com o cuidado com os ciclistas.
Horario	Foi citada 25 vezes ligadas ao diagnóstico do horário de pico da frota, de bilhetagem, de distribuição de frota, zona azul para estacionamentos de carros nas vias.
Reclamações/ reclamação	Foi citada 2 vezes ao diagnosticar a falta de cumprimento do horário de passagem dos ônibus nos pontos e a excessiva lotação dos veículos, com ocupações que chegam a 6 passageiros/ m ²
Pesquisa	Foi citada 273 vezes, de forma majoritária para citar a Pesquisa Origem-Destino realizada em 2012 e também a Pesquisa de Satisfação sobre a qualidade do sistema de transporte por ônibus (STCO)
Campanha	Foi citada 3 vezes sobre campanhas de cicloativismo já existentes na cidade como Bike Anjo, Mobicidade SSA e La Frida Bike.
Arte	xxx
Telefone	xxx
Contato	xxx
Protocolo	xxx
Programa	Foi citada 75 vezes e foi apresentado os programas de melhoria de calçada e de uso da bicicleta como modo de transporte.

Palavra-chave	Resultado
Demanda	Foi citada 252 vezes, associada de forma majoritária à demanda de frota de veículos de ônibus
Aplicativo	Foi citada apenas 2 vezes para comentar sobre as bicicletas e tipos de transportes que funcionam em Salvador.
Auditoria	xxx
Mobiliário	Foi citada apenas 3 vezes para diagnosticar itens necessários em passeios e calçadas.
Criança	Foi citada 3 vezes
Gestante	Foi citada apenas 1 vez, sempre condicionadas à melhoria de calçadas para e risco de acidentes com pedestres.
Infantil	xxx

Fonte: Elaboração própria

Um dado importante é a citação de que na Pesquisa de Satisfação sobre a qualidade do sistema de transporte por ônibus (STCO) realizada pela empresa Integra, os homens avaliam o sistema de ônibus mais positivamente que as mulheres (SALVADOR, 2017b).

As palavras “visível”, “noite”, “assento”, “assédio”, “assistência”⁸, “arte”, “telefone”, “contato”, “protocolo”, “auditoria”, “infantil” não foram citadas no capítulo.

b) Capítulo 3 do PlanMob- Prognóstico:

Tabela 8 – Palavras-chave encontradas Capítulo 3

Palavra-chave	Resultado
Mulher	xxx
Feminino	xxx
Gênero	xxx
Segurança	Foi citada apenas 1 vez referenciada à segurança viária
Violência	xxx
Iluminação	xxx
Visibilidade/ visível	xxx
Noite/ noturno	xxx

⁸ “assistência” foi citada no sentido de assistência ao município

Palavra-chave	Resultado
Banco/ assento	xxx
Assedio	xxx
Pedestre	Foi citada 6 vezes em relação a acidentes com pedestres e segurança viária.
Microacessibilidade	xxx
Assistência	xxx
Treinamento	xxx
Horario	Foi citada 4 vezes dedicadas à frota de ônibus, horário de Zona Azul (pagamento de estacionamentos urbanos), e horários de acidentes
Reclamações/ reclamação	xxx
Pesquisa	Foi citada 100 vezes, sempre citando a pesquisa Origem Destino realizada em 2012, na qual este Plano toma como base.
Campanha	xxx
Arte	xxx
Telefone	xxx
Contato	xxx
Protocolo	xxx
Programa	Foi citado 6 vezes, com indicação que seja desenvolvido programas de melhoria de calçadas e prevenção de atropelamentos.
Demanda	Foi citada 73 vezes, de forma majoritária sobre demanda de frota de transporte coletivo e outros temas.
Aplicativo	xxx
Auditoria	xxx
Mobiliário	xxx
Criança	xxx
Gestante	xxx
Infantil	xxx

Fonte: Elaboração própria

As palavras “mulher”, “feminino”, “gênero”, “violência”, “iluminação”, “visibilidade”, “visível”, “noite”, “noturno”, “banco”, “assento”, “assédio”, “microacessibilidade”, “assistência”, “treinamento”, “reclamação”, “reclamações”,

“campanha”, “arte”, “telefone”, “contato”, “protocolo”, “aplicativo”, “auditoria”, “mobiliário”, “criança”, “infantil”, “gestante” não foram citadas no capítulo.

c) Capítulo 4 do PlanMob- Programas e ações:

Tabela 9 – Palavras-chave encontradas Capítulo 4

Palavra-chave	Resultado
Mulher	Foi citada 1 vez ao se referenciar o potencial do público feminino que poderia se deslocar por bicicleta na cidade, visto que havia maior participação de mulheres do que homens entre os jovens durante a Pesquisa OD/2012.
Feminino	Foi citada 1 vez ao se referenciar o potencial do público feminino que poderia se deslocar por bicicleta na cidade, visto que havia maior participação de mulheres do que homens entre os jovens durante a Pesquisa OD/2012.
Gênero	xxx
Segurança	Foi citada 40 vezes
Violência	xxx
Iluminação	Foi citada 11 vezes. Fazendo parte de programas como gestão da oferta de infraestrutura cicloviária; Manutenção dos dispositivos viários de tratamento do sistema de transporte coletivo (BRT, BRS e Faixas Exclusivas ou Preferenciais; Proteção ao Transporte Ativo.
Visibilidade/ visível	Foi citada 2 vezes, uma delas sobre o programa de compartilhamento da infraestrutura pública com área de espera especial para motos e bicicletas nas aproximações dos semáforos.
Noite/ noturno	Foi citado 1 vez
Banco/ assento	xxx
Assedio	xxx
Pedestre	Foi citada 58 vezes
Microacessibilidade	Foi 5 vezes
Assistência	xxx
Treinamento	Foi citada 5 vezes direcionados à gestão de bicicletários; Funcionários do metrô quanto a rota de acesso, localizações ou procedimentos com a bicicleta nos vagões; Sinalizações de modo geral; E outros relacionados com a comunidade escolar.
Horario	Foi citada 11 vezes relacionadas de forma majoritária com frota de ônibus e caminhões de carga.
Reclamações/ reclamação	xxx

Palavra-chave	Resultado
Pesquisa	Foi citada 15 vezes. De forma majoritária sobre a pesquisa OD/2012 já realizada, outras são propostas ações como: pesquisas quantitativas e qualitativas sobre a mobilidade cicloviária e sobre informações viárias de automóveis e cargas.
Campanha	Foi citada 18 vezes. Algumas das ações propostas são: Campanha para indução da mobilidade cicloviária e Educação de trânsito.
Arte	xxx
Telefone	xxx
Contato	xxx
Protocolo	xxx
Programa	Foi citado 126 vezes com diversas ações e projetos para ser colocado em prática. Alguns dizem respeito à melhoria de calçada e mobilidade ativa de modo geral, englobando também a melhoria da microacessibilidade vertical e entre cumeadas; Programas para projetos cicloviários, inclusive com intermodalidade (coletivo + bicicleta) ou conscientização e segurança de motoristas de ônibus relacionados ao ciclista; Programa de Transporte Coletivo Hidroviário; e por fim programas de proteção ao transporte ativo.
Demanda	A palavra surge 20 vezes relacionada à transporte cicloviário e vagas para veículos particulares.
Aplicativo	A palavra surge uma vez citando o desenvolvimento de aplicativo para facilitar o pagamento de vagas para veículos particulares em vias públicas.
Auditoria	xxx
Mobiliário	A palavra surge 3 vezes com propostas para melhoria e manutenção do mobiliário.
Criança	Foi citada 4 vezes
Gestante	xxx
Infantil	Foi citada 4 vezes, relacionada à educação de trânsito voltada ao condutor de veículos privados e transportadores escolares.

Fonte: Elaboração própria

O plano apresenta como ações de proteção ao transporte ativo, alguns programas como requalificação de calçadas em eixos viários de acesso ao transporte coletivo; Melhoria da microacessibilidade vertical e entre cumeadas; Outras medidas associadas à gestão pública da mobilidade a pé; Programa de sinalização e semaforização específica para pedestres; Qualificar as condições de conforto e segurança ao entorno do sistema cicloviário; Aumentar a segurança nas travessias de pedestre, em especial no período noturno; Além de temas relacionados à segurança viária.

As palavras “gênero”, “banco”, “assédio”, “assistência”, “reclamação”, “reclamações”, “arte”, “telefone”, “contato”, “protocolo”, “noite”, “visível”, “assento”, “violência” “gestante” não foram citadas no capítulo.

d) Capítulo 5 do PlanMob- Implementação e investimentos:

Tabela 10 – Palavras-chave encontradas Capítulo 5

Palavra-chave	Resultado
Mulher	xxx
Feminino	xxx
Gênero	xxx
Segurança	Foi citada 6 vezes, mostrando implementação e investimento em segurança viária, mais voltada a automóveis.
Violência	xxx
Iluminação	xxx
Visibilidade/ visível	xxx
Noite/ noturno	Foi citada uma vez com recomendação de expansão para uso das bicicletas compartilhadas por um período maior.
Banco/ assento	xxx
Assedio	xxx
Pedestre	xxx
Microacessibilidade	xxx
Assistência	xxx
Treinamento	xxx
Horario	xxx
Reclamações/ reclamação	xxx
Pesquisa	A palavra surge 4 vezes, em referência à pesquisa OD de forma majoritária
Campanha	xxx
Arte	xxx
Telefone	xxx
Contato	xxx
Protocolo	xxx

Palavra-chave	Resultado
Programa	Foi citado 46 vezes de forma sintética citando os programas de sinalização de tráfego; segurança no trânsito; programa de terminais de transbordo; qualificação de calçadas; e programa de conectividade da rede cicloviária.
Demanda	Foi citada 8 vezes relacionada com demandas de veículos e vagas em vias públicas
Aplicativo	A palavra foi citada 4 vezes apenas concluindo que existem novos modelos de transporte como os de compartilhamento de veículos.
Auditoria	xxx
Mobiliário	xxx
Criança	xxx
Gestante	xxx
Infantil	xxx

Fonte: Elaboração própria

As palavras “mulher”, “feminino”, “gênero”, “violência”, “iluminação”, “visibilidade”, “visível”, “noite”, “banco”, “assento”, “assédio”, “pedestre”, “microacessibilidade”, “assistência”, “treinamento”, “horário”, “reclamações”, “reclamação”, “campanha”, “arte”, “telefone”, “contato”, “auditoria”, “mobiliário”, “protocolo”, “criança”, “infantil”, “gestante” não foram citadas no capítulo.

Portanto, em função da análise efetuada é possível verificar que no Plano de Mobilidade de Salvador existem poucas informações sobre o perfil e o padrão da mobilidade feminina. Todas as informações citadas foram retiradas da Pesquisa Origem Destino realizada em 2012 e mesmo assim são insuficientes e muito amplas. Da mesma forma que as palavras-chave encontradas e que são relacionadas com a mobilidade de gênero (pensando nas mulheres) está voltado, e de forma muito escassa, para a segurança viária ou segurança pública, como melhoria de calçadas e aumento de iluminação nas vias públicas. Estes foram os únicos exemplos que poderiam ser classificados como inseridos na melhoria dos deslocamentos do perfil da mobilidade feminina.

Verifica-se que a prefeitura, mesmo com a informação de que mulheres estão menos satisfeitas com o sistema de transporte do que os homens (SALVADOR, 2017b, p. 139), não indicou no PlanMob melhoria específica para a mobilidade feminina, mesmo as gestantes ou acompanhadas de crianças, a não ser as já previstas em lei, como o assento reservados em coletivos.

Chama atenção a falta de palavras-chave que são repetidas em toda a literatura relacionada com a mobilidade de gênero, como a palavra “assédio” por exemplo. Desta forma, não foi encontrado nenhum dispositivo, ação, investimento ou planejamento futuro para evitar, ou treinar os colaboradores do sistema para com a situação, caso ela ocorra.

Existe uma contradição entre as reclamações indicadas no capítulo relacionadas à falta de cumprimento do horário de passagem dos ônibus nos pontos e a excessiva lotação dos veículos (ocupações que chegam a 6 passageiros/ m²) e a Pesquisa de Satisfação sobre a qualidade do sistema de transporte por ônibus (STCO) (SALVADOR, 2017b) que constatou que 57% se diziam satisfeitos com o cumprimento do horário de passagem dos ônibus enquanto 56,8% estavam satisfeitos com a lotação dos veículos.

No capítulo 5, do Plano, que é o capítulo de investimentos, implementação e conclusão, percebe-se a ausência de quaisquer mecanismos futuros relacionados à mobilidade de gênero, e o gênero feminino, inclusive para prevenção do assédio nos transportes, mesmo sendo um tema recorrente em noticiários e até no Supremo Tribunal Federal (BRASIL, 2018).

4.2.2 A mobilidade feminina no contrato de concessão para a prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus do Município de Salvador

Neste capítulo do trabalho seguiremos com a mesma metodologia, utilizando as mesmas palavras-chave para o Contrato de Concessão para Prestação de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Salvador (SALVADOR, 2014).

Tabela 11 – Palavras-chave encontradas no contrato de concessão das empresas de ônibus

Palavra-chave	Resultado
Mulher	xxx
Feminino	Citada apenas 1 vez) e estava inserida no contexto dos “Módulos de Conforto”, que são estruturas físicas em pontos finais de linhas, destinadas ao apoio, ao controle operacional (inclusive da fiscalização do Poder Concedente), com sanitários masculino e feminino e sala de descanso.

Palavra-chave	Resultado
Gênero	xxx
Segurança	Foi citada 28 vezes em contextos de segurança viária, dentro do aspecto de direitos e obrigações das empresas para com o cidadão. Uma das citações, porém, inclui as câmeras de segurança como especificações básicas de equipamentos a serem incluídos nos veículos.
Violência	xxx
Iluminação	xxx
Visibilidade/ visível	Foi citado 1 vez
Noite/ noturno	Foi citada 8 vezes, ao descrever ônibus que circulam a noite e período da madrugada composto por linhas que operam no período de 00:00 às 04:00 horas da manhã/ “noturno” foi citada apenas uma vez descrevendo o pagamento dos colaboradores do sistema.
Banco/ assento	Foi citada 3 vezes apenas descrevendo o tecido do banco e a quantidade de passageiros em pé e sentados (capacidade do veículo).
Assedio	xxx
Pedestre	Foi citada apenas 1 vez ao explicar a necessidade do uso de câmeras externas ao veículo e o cuidado com o pedestre.
Microacessibilidade	xxx
Assistência	Foi citada 3 vezes
Treinamento	Foi citada 6 vezes, não há uma informação específica sobre o que é o treinamento, apenas de forma ampla é descrito como treinamento de direção defensiva (para motoristas) e relação com o público (motoristas e cobradores).
Horario	Foi citada 48 vezes, assuntos variados são falados, como horário de atendimento para colocar créditos no cartão de pagamento, dever de cumprir os horários estipulados para os veículos, panfleto de comunicação caso ocorra mudanças de horários, entre outros assuntos.
Reclamações/ reclamação	Foram usadas 35 vezes
Pesquisa	Citada 14 vezes, de forma majoritária para citar a pesquisa de satisfação que o edital prevê
Campanha	xxx
Arte	xxx
Telefone	Foi citada 8 vezes
Contato	Foi 7 vezes, ao se referir a canais de atendimento ao cidadão para comunicação, emergência ou reclamação de modo que telefone deve estar visível para qualquer passageiro e em pontos de parada.
Protocolo	Foi citada apenas 2 vezes sobre a comunicação entre empresas/prefeitura.
Programa	Foi citada 2 vezes sobre a integração de tarifa ônibus x metrô.

Palavra-chave	Resultado
Demanda	Foi citada 35 vezes na qual comenta sobre demanda de passageiros em ônibus convencional, seletivo, pernoitão entre outros assuntos similares.
Aplicativo	xxx
Auditoria	Foi citada 25 vezes sobre autoria, fiscalização x empresas que devem ser realizadas de forma minuciosa e periódica.
Mobiliário	Foi citada 8 vezes se referenciando ao mobiliário urbano para salas de espera e descanso dos funcionários das empresas de ônibus.
Criança	Foi citada 2 vezes ao se referir a cobrança do valor da tarifa para menores de 5 anos.
Gestante	Foi citada 4 vezes por solicitação do edital: Facilitar o acesso, especialmente, das pessoas com deficiência físico-motora, gestantes e idosos, na forma da regulamentação aplicável além da reserva de assentos para tais usuários.
Infantil	xxx

Fonte: Elaboração própria

Em caso de reclamação do usuário, a empresa tem que respondê-las em até 15 (quinze) dias, adotando as providências que se fizerem necessárias, além disso transmitir as reclamações autuadas e processadas ao Poder Concedente por meio de relatórios mensais (nele deverá ser incluído as respostas fornecidas e as providências adotadas e, ainda, informações das companhias telefônicas sobre eventuais ligações não atendidas.

Ainda de acordo com o contrato, é medido o fator de satisfação do usuário por meio de uma fórmula que pode ser vista na Equação 1:

Equação 1 – Fator de reclamações dos usuários no período medido p (mês ou trimestre)

$$FRUp = \frac{Qrecp}{Passp} \times 1.000.000$$

Fonte: (SALVADOR, 2014)

FRUp = Fator de reclamações dos usuários no período medido p (mês ou trimestre)

Qrecp = Quantidade de reclamações dos usuários no período medido p (mês ou trimestre)

Passp = Quantidade de passageiros transportados no período medido p (mês ou trimestre)

A partir do resultado, é classificado o serviço da empresa perante a prefeitura como: Excelente (menor que 20), bom (entre 20 e 30), regular (30 a 50) ou insuficiente (maior que 50). A depender do resultado o edital prevê penalidades ou bonificações para as empresas.

“Pesquisa” foi citada 14 vezes, de forma majoritária para citar a pesquisa de satisfação que o edital prevê e diz:

O indicador de satisfação do usuário com o serviço prestado nas linhas operadas pela Concessionária (FSU) será avaliado mediante a aplicação de pesquisa de campo, realizada no 2º. mês do semestre com uma amostra de usuários, tendo como objetivo a obtenção de uma avaliação qualitativa, expressa através de conceitos (ótimo, bom, regular, ruim e muito ruim) sobre os seguintes atributos do serviço:

1. Tempo de espera dos ônibus;
2. Lotação dos veículos;
3. Filas nos terminais e plataformas;
4. Regularidade da operação;
5. Conservação e limpeza dos veículos;
6. Tratamento oferecido pelos motoristas aos usuários;
7. Segurança das viagens (risco de acidentes nos veículos).

Para cada conceito corresponde uma nota, mediante o seguinte critério: Ótimo: 10,0 (dez); Bom: 7,5 (sete e meio); Regular: 5,0 (cinco); Ruim: 2,5 (dois e meio); Muito ruim: 0 (zero).

A amostra da pesquisa é de 300 usuários, correspondendo a um erro estatístico de 5% com um intervalo de confiança de 90%, a ser distribuída ao longo do dia e nos dias tipo (úteis, sábados e domingos).

Porém é importante destacar que a pesquisa de opinião deve obter dados dos principais problemas mediante pergunta aberta (manifestação espontânea) e mediante pergunta fechada (manifestação por lista de problemas), além de obter dados que caracterizem o perfil do entrevistado (incluindo aspectos sociais e econômicos) e hábitos de viagem.

“Assistência” foi citada 3 vezes, no contexto de assistência ao passageiro com informações: “sobre a operação dos serviços, especialmente no que se refere ao valor da tarifa, que deverá ser afixada em local estabelecido pelo Poder Concedente” (SALVADOR, 2014)

As palavras “noite”, “assento”, “pedestre”, “treinamento”, “horário”, “protocolo”, “programa”, “demanda”, “auditoria”, “mobiliário”, “criança”, “gestante”, “mulher”, “gênero”, “violência”, “iluminação”, “visível”, “banco”, “assédio”, “arte”,

“microacessibilidade”, “campanha”, “aplicativo”, “infantil” não foram citadas no capítulo.

Por conseguinte, como resultado da análise efetuada, é possível verificar que da mesma forma que o PlanMob, o Contrato de concessão também possui a ausência da palavra “assédio”, além de “mulher” e “gênero”. Os treinamentos previstos em edital são genéricos e não direcionam a que tipo de treinamento os colaboradores (principalmente motoristas e cobradores) devem passar. As reclamações são enviadas ao Poder Concedente por meio de relatórios mensais, desta forma a prefeitura acompanha de forma muito distante as reclamações dos usuários.

Não há direcionamento de como as empresas de ônibus devem agir, as palavras-chave encontradas dizem respeito ao cidadão de modo geral, e para mobilidade inclusiva é previsto apenas o que é demandado por lei, como os assentos reservados para idosos, gestantes e pessoas com crianças de colo.

É importante destacar que o sistema de reclamações, ou seja, o Sistema de Gestão da Qualidade (SALVADOR, 2014), que tem por principais objetivos:

- a) Execução dos serviços: Fator de Cumprimento da Frota de Largada; Fator de Cumprimento das Viagens Programadas; Fator de Regularidade da Operação;
- b) Satisfação dos usuários: Fator de Reclamações dos Usuários e Fator de Satisfação do Usuário com o serviço prestado;
- c) Segurança e responsabilidade social: Fator de Acidentes com Culpabilidade do Motorista; Fator de Observância das Normas de Trânsito; Fator de Conservação da Frota;
- d) Desempenho econômico: Fator de Tarifa Média; Fator de Pessoal a serviço; Fator de Passageiros por Quilômetro.

Ele é baseado na opinião dos usuários (em forma de pesquisa de satisfação) e em indicadores, porém nunca foi implementado na cidade. Os impactos desta ausência são inúmeros, a empresa fornece um serviço e desconhece os usuários, conflitos, assim perde clientes, diminui a produtividade pois não conhece suas falhas e acertos, e consequentemente pode até ter alta rotatividade de funcionários trabalhando com insatisfação.

Mas por que tantos problemas na rede de transporte coletivo?

Em Salvador, uma sequência de fatores pode ser a causadora de muitas dificuldades que a rede de mobilidade atravessa hoje.

Existe um paradoxo entre as datas de elaboração do Plano de Mobilidade (SALVADOR, 2017b) (apresentado em dezembro de 2017) e o Contrato de Concessão para as empresas de ônibus (SALVADOR, 2014) (lançado em abril de 2014), numa cidade em que o metrô ainda estava em processo de consolidação - sua primeira linha foi inaugurada em junho de 2014 (MENDES, 2014).

Após mais de quarenta anos operando por meio de autorizações, em 2014 regulou-se através de um Contrato de Concessão para com as empresas de ônibus de Salvador firmado em abril de 2014 (SALVADOR, 2014) e que perdurará por 25 anos (CARIBÉ, 2021):

Os estudos devem, obrigatoriamente, levar em conta o Plano de Mobilidade Urbana, que será elaborado com base nas disposições da Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012 que definiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano –PDDU (SALVADOR, 2014).

No contrato foi solicitado que os estudos fossem feitos baseados em um Plano de Mobilidade Urbana que ainda não existia. Esta precipitação por parte do poder público é parte do problema e por isso o Plano de Mobilidade já nasce defasado.

A precipitação de contratar empresas antecipadamente ao planejamento gerou diversos problemas, não só para o usuário, mas também para os contratados: as empresas de ônibus. A chegada do metrô deslocou linhas, alterou percursos e impactou no desenho que as frotas faziam na cidade. O contrato não previa a integração modal com o metrô - modo que possui um desenho característico e que passaria por bairros com baixa densidade demográfica. Sem esta integração modal os vagões percorreriam vazios (CARIBÉ, 2021).

Depois do contrato firmado, o metro estabilizado e precisando de ônibus que direcionasse os passageiros para as estações, não havia outra opção para a prefeitura e concessionárias a não ser aceitar uma divisão de receitas que se tornou muito prejudicial a elas (CARIBÉ, 2021).

Paralelo a isto, uma crise no sistema de transporte nacional já se iniciava a alguns anos. A piora dos serviços, a perda cada vez maior de usuários, sistema de tarifas e subsídios problemáticos desencadeou em 2013 algumas mobilizações e revoltas populares contra o valor tarifário. Em 2014 chega no país a primeira empresa de transporte por aplicativo, a UBER (UBER, 2021) que com preços baixos

conseguia competir no mercado com os transportes coletivos. Só em 2015 foi aprovada a Emenda Constitucional 90/2015 em que o transporte público coletivo era direito fundamental social (CARIBÉ, 2021; IDEC, 2021; CARIBÉ, 2022; LINKE e ANDRÉS, 2022).

Em 2020 o mundo teve que lidar com a pandemia da COVID-19 que restringiu viagens e forçou o isolamento social. Como consequência de uma gestão confusa do governo federal, uma nova crise econômica assolou o país, que junto a ela o alto preço do diesel e mais aumentos das tarifas, mais motivos que impediam as pessoas usarem o sistema de transporte, consequentemente pagar as tarifas previstas. A taxa de imobilidade aumentou, as motocicletas se tornaram transporte e ferramenta de trabalho de forma majoritária para os homens (mas as mulheres continuaram utilizando os coletivos).

Durante esta crise, as concessionárias soteropolitanas conseguiram a isenção do ISS, o direito de reajustar a tarifa acima da inflação e fora dos prazos previstos em contrato, além de não terem renovado a frota. Desta forma o contrato assinado em 2014 se tornou inutilizado na prática. O que se tem hoje é uma regulação da prefeitura por Termos de Ajuste de Conduta (TAC). Mesmo com incentivos emergenciais, isto não impediu que o sistema entrasse muito próximo de um colapso (CARIBÉ, 2021; CARIBÉ, 2022; SANTOS, 2022).

Outro exemplo de gestão problemática e que foi realizada sem a participação popular, foi a implantação do Monotrilho no subúrbio ferroviário de Salvador. É importante destacar que a localidade abriga população de baixa renda, na sua maioria pescadores e marisqueiros que utilizam o trem para venda da sua pesca (muitas vezes na tradicional Feira de São Joaquim localizada no bairro da Cidade Baixa). Em contradição a isto, a mudança de modo de transporte do trem para o monotrilho acarretará uma mudança de valor de passagem de R\$ 0,50 para R\$ 4,00. Uma diferença bastante relevante se considerarmos o público majoritário da região. Enquanto o monotrilho não é implantado, os moradores do subúrbio ferroviário que precisam acessar a Feira de São Joaquim para a venda de frutos do mar, passaram a utilizar o ônibus. Porém isto vem acarretando outros problemas, já que algumas empresas não permitem aos usuários acessar os veículos com caixas de peixes ou mariscos. Assim alguns pescadores passaram então a utilizar o transporte alternativo para chegar ao seu destino final. (G1, 2021) (OBMOBSALVADOR, 2021).

Este histórico foi descrito aqui para contextualizar de que modo o planejamento na cidade vem sendo gerido, principalmente o contrato com as concessionárias de ônibus. O conservadorismo (já que as empresas estão à frente com todas estas regalias) e a falta de detalhamento em todo o edital impacta de modo negativo em toda a população. A pressa para que o edital fosse firmado diante de um Plano de Mobilidade ainda inexistente foi crítico para que ele fosse elaborado de forma genérica e pouco detalhado.

De forma sintética, é possível observar a falta de participação popular tanto durante a elaboração do contrato quanto durante sua execução, a falta de pesquisa de satisfação leva a empresa não compreender seus usuários e desta forma aumentam as chances de um planejamento ineficaz tanto na rede de distribuição de linhas até o atendimento ao usuário.

4.3 MATRIZES ANALÍTICAS: FATORES, CRITÉRIOS E POLÍTICAS PÚBLICAS

As matrizes analíticas são um instrumento estruturado para facilitar a visualização e análise das informações contidas em 3 (três) eixos teóricos: **1.** Perfil / Avaliação da qualidade/ Recomendações das usuárias entrevistadas; **2.** Ações previstas na literatura para o planejamento da mobilidade feminina; e, **3.** Políticas públicas previstas no PlanMob de Salvador e no Contrato de concessão do Transporte Público.

Ambas as matrizes possuem o mesmo formato.

A Matriz 1 possui no *eixo X* as ações ou diretrizes recomendadas pela literatura para o Planejamento da Mobilidade sob perspectiva de gênero, visando favorecer os padrões de mobilidade feminina, e no *eixo Y* está presente o perfil das usuárias, configurando demandas diversas, com os indicadores associados ao seu estilo de vida e padrões de mobilidade.

A Matriz 2, possui no *eixo X* as ações ou diretrizes recomendadas pela literatura para o Planejamento da Mobilidade sob perspectiva de gênero, visando favorecer os padrões de mobilidade feminina, porém no *eixo Y* está presente a avaliação da qualidade e recomendações das usuárias, em relação ao desempenho do sistema de transporte público, configurando também diferentes demandas.

As cores estão presentes para propiciar melhor visualização do cruzamento de ações previstas em literatura e o perfil ou avaliação da qualidade / recomendações. Desta forma, a branca foi utilizada quando a execução da ação não é viável a curto prazo no planejamento/gestão de mobilidade, e a verde quando existe viabilidade para execução a curto prazo.

As tonalidades de verde refletirão o somatório dos critérios de viabilidade, para uma melhor visualização, como descrito no capítulo de Metodologia. Assim os 5 critérios utilizados foram: 1. Viabilidade da medida no curto prazo; 2. Fornecer Segurança; 3. Favorecer uma melhor temporalidade nos deslocamentos; 4. Econômico: diminuir os custos; 5. Sensação de inclusão/ pertencimento. Quanto maior o valor do somatório, mais intensa a tonalidade de verde.

Em síntese: identifica-se uma demanda e analisa-se uma ação, se não for possível realizá-la em curto prazo ela recebe a cor branca em toda a coluna. Caso seja viável atender esta demanda em curto prazo, examinam-se então os seguintes critérios de viabilidade, em função da demanda em análise (eixo Y). Portanto, avalia-se quantos critérios adicionais a ação atenderá (de 1 a 5) de ser implantada, ou seja, a ação será ponderada, a maior nota, maior impacto e será colorida com uma tonalidade verde.

Por fim, depois que se definiu os relacionados entre os eixos X e Y, foi incluído o terceiro eixo (aquele que se cruza com os eixos X e Y). Que surge em forma de letra. A letra A é digitada nas matrizes quando aquela ação prevista (eixo X) em literatura está presente de forma direta nos documentos (PlanMob e Contrato de concessão). Já a letra B é incluída nas Matrizes quando a ação é posta de forma indireta nos documentos.

4.3.1 Matriz Analítica 1: Perfil

Na Matriz 1 (Quadro 3), foram colocados os resultados da pesquisa relativos ao **Perfil** das usuárias entrevistadas, nesse contexto, procuramos identificar e ponderar as ações de antecipação ou resposta recomendadas na literatura que melhor possam fornecer soluções para as demandas colocadas pelo perfil das mulheres entrevistadas.

Quadro 3 – Matriz analítica 1: Perfil das entrevistadas

		MATRIZ 1: CRITÉRIOS E AÇÕES PARA UM PLANEJAMENTO SOB PERSPECTIVA DE GÊNERO: PERFIL																				somatório
		ANTECIPAÇÃO											RESPOSTA									
		FORMAÇÃO				INFORMAÇÃO		SENSIBILIZAÇÃO		ACOLHIMENTO			TECNICA E GESTÃO									
		F1. Treinamento contínuo em operadoras e empresas sobre violência contra mulheres	F2. Perspectiva de gênero em órgãos de decisão	F3. Formação de mulheres motoristas	F4. Acesso equitativo a cursos e treinamentos	I1. Sistema integrado de coleta de reclamações	I2. Pesquisas e relatórios periódicos de violência contra mulheres	S1. Campanhas de visibilidade da mobilidade do cuidado e contra a violência	S3. Arte urbana levando em consideração critérios não sexistas	A1. Maior número de mulheres na atenção ao público	A2. Maior e melhor assistência às vítimas com números de telefones emergenciais	A3. Protocolo unitário para as agressões sexuais	T1. Políticas e programas para enfrentar a violência	T2. Passes para múltiplas viagens integradas	T3. Serviços que permitam combinar tarefas diárias como alimentação ou compras dentro da Rede	T4. Serviços de transporte sob demanda em localidades com menor densidade com desconto para mulheres	T5. Serviços de transporte sob demanda noturnos com desconto para mulheres	T6. Auditorias de segurança com uma perspectiva de gênero	T7. Revisão dos horários do transporte coletivo	T8. Iluminação contínua e homogênea e sem obstruções	T9. Serviço de parada fora dos pontos para linhas de ônibus noturnas	
PERFIL	62,4% utilizam ônibus e 40,4% utilizam o metrô	3		2	2	4	3	3	2	2	3	3							2	4		33
		1,2,5		1,5	1,5	1,2,3,4	1,2,5	1,2,5	1,2	1,5	1,2,5	1,2,5							1,2	1,2,4,5		
	48% são usuarias de aplicativo	3		3	2	3	3	3	2	2	3	3							2	4		33
		1,2,5		1,2,5	1,5	1,2,5	1,2,5	1,2,5	1,2	1,5	1,2,5	1,2,5							1,2	1,2,4,5		
	Principais motivos de viagem: trabalho, saúde e visita a familiares					4													2	4		10
						1,2,3,4													1,2	1,2,4,5		
	72,8% apresentam tempos de viagem insatisfatórios (acima de 21 minutos)	3				4	3	3		3	3	3										22
		1,2,5				1,2,3,4	1,2,5	1,2,5		1,2,5	1,2,5	1,2,5										
	19,2% apresentam mais de 51 minutos de tempo de viagem (muito elevado)	3				4	3	3		3	3	3										22
		1,2,5				1,2,3,4	1,2,5	1,2,5		1,2,5	1,2,5	1,2,5										
	44,4% usa mais de um transporte para chegar ao destino final: Integração modal	3				4	3	3	2	3	3	3							2			26
		1,2,5				1,2,3,4	1,2,5	1,2,5	1,2	1,2,5	1,2,5	1,2,5							1,2			
	63,8% das que fazem integração modal possui tempo de espera entre 11 e 40 min	3				4	3	3	2	3	3	3							2			26
		1,2,5				1,2,3,4	1,2,5	1,2,5	1,2	1,2,5	1,2,5	1,2,5							1,2			
	63,2% se locomovem fora do horário de pico	3				4	3	3	2	3	3	3							2			26
		1,2,5				1,2,3,4	1,2,5	1,2,5	1,2	1,2,5	1,2,5	1,2,5							1,2			
	42,8% costumam parar em outros lugares no caminho: viagens encadeadas					4			2										2			8
						1,2,3,4			1,2										1,2			
70,6% das viagens encadeadas tem relação com tarefas domésticas					4													2			6	
					1,2,3,4													1,2				
somatório		21	0	5	4	39	21	21	12	19	21	21	0	0	0	0	0	0	0	16	12	0

Fonte: Elaboração própria

Desta forma, como pode ser acompanhado na Matriz 1 (Quadro 3), que tem como cerne o perfil das usuárias, é possível observar que 62,4% utilizam ônibus e 40,4% utilizam o metrô, desta forma a ação F1. Treinamento contínuo em operadoras e empresas sobre violência contra mulheres, além de ser uma ação possível de realização a curto prazo, tem relação com a demanda, portanto receberá atenção para continuar a análise relacionando com todo o eixo Y.

Dando prosseguimento, à metodologia, o próximo passo é analisar os critérios. É possível verificar que além do critério 1, Viabilidade em curto prazo, este item impacta diretamente na segurança das mulheres, desta forma também cumpre o critério 2. Além disto, esta ação também comporta o critério 5, Inclusão ou sentimento de pertencimento ao sistema, já que é uma ação específica para a melhoria da qualidade da movimentação feminina na cidade. Assim ela terá pontuação 3 (já que foram 3 critérios cumpridos).

A alta quantidade de mulheres que utilizam os transportes coletivos se relaciona com algumas ações propostas na matriz, além do F1. Treinamento contínuo em operadoras e empresas sobre violência contra mulheres, é possível verificar que o I1. Sistema integrado de coleta de reclamações pode ter alto impacto para este perfil, visto que são através destas reclamações que será possível adequar o sistema para o consumidor.

O fator Informação possui dois itens conectados entre si: I1. Sistema integrado de coleta de reclamações e I2. Pesquisas e relatórios periódicos de violência contra mulheres. Ambas ações são de grande impacto para a grande parte do perfil e padrão das usuárias e podem ser realizadas a curto prazo. Com o poder de reclamar, as passageiras poderão ter suas opiniões ouvidas e solicitar mudanças em todas as esferas. É importante lembrar que também dentro do sistema de transportes (que se inclui veículos e vias) acontecem violências públicas, desta forma quanto mais tempo ela espera no ponto e dura sua viagem, maior a chance deste constrangimento ocorrer.

Ainda sobre a ação I1. Sistema integrado de coleta de reclamações, é possível observar na última linha do Quadro 3, que ela possui a maior pontuação de impacto relacionada ao perfil das entrevistadas.

Outra ação que diz respeito a este público é a F3. Formação de mulheres motoristas, isto pode afetar o panorama no qual as usuárias enxergam o transporte, com mais mulheres no volante as passageiras se sentirão incluídas no veículo, é

representatividade e inclusão. Além de abrir o leque de empregos possíveis para o público feminino, isto pode impactar até a qualidade do comportamento dos operadores (26,3% avaliaram entre péssimo e ruim). Mesma coisa para o F4. Acesso equitativo a cursos e treinamentos. Estes foram dois itens que receberam pontuação baixa (2 critérios) na matriz, mas que tem relevância e baixo custo para sua execução.

Outra ação fortemente relacionada a este perfil e que pode ser realizada a curto prazo é o T9. Serviço de parada fora dos pontos para linhas de ônibus noturnas. Este serviço inclusive já foi implantado na cidade de Salvador através de um Ofício, que será aprofundado mais adiante. Esta ação cumpre 4 critérios. Além da Viabilidade em curto prazo, ela também cumpre os critérios de Segurança, Economia e Inclusão. Uma vez que a usuária possui um serviço que facilita sua chegada, ela pode economizar inclusive no uso de outra integração modal, como taxi ou aplicativo, ou seja, o critério econômico também está presente. Quando existe uma política específica ela é também inclusiva, a ação portanto cumpre também o critério 5 “Inclusão ou sentimento de pertencimento”.

A próxima demanda relativa ao perfil das usuárias diz respeito a 48% das entrevistadas que são usuárias de aplicativo. Algumas ações terão alto impacto para este tipo de usuário, além do F1. Treinamento contínuo em operadoras e empresas sobre violência contra mulheres que pode ser implantado em empresas privadas, a Formação de mulheres motoristas, possui uma alta relevância quando se trata do transporte por aplicativo, considerando que se trata de um automóvel individual compartilhado apenas entre o motorista e a passageira, com mais mulheres motoristas esta ação pode ter influência na sensação de segurança.

Ainda sobre as usuárias de transporte por aplicativo, no caso do F4. Acesso equitativo a cursos e treinamentos, pode ter alto impacto para as usuárias, pois da mesma forma que existe medo entre as passageiras, ele se aplica às motoristas mulheres de transporte por aplicativo (situações como pneu furar ou o carro parar na rua). Desta forma, treinar as motoristas mulheres é imprescindível para a inclusão de mais mulheres operadoras de transporte sob demanda.

Em relação a perfis que possuem alta espera no ponto de ônibus ou estações, ou que fazem muita integração modal, ações relativas à segurança será de alto impacto, como A2. Maior e melhor assistência às vítimas com números de telefones emergenciais ou Protocolo unitário para as agressões sexuais. Estas

mulheres passam muito tempo em espaços públicos desqualificados e, portanto, ações com planejamento em segurança seria de grande valia.

Como forma de sensibilização para o tema, a literatura traz alguns pontos de ação importantes como duas campanhas, uma de sensibilização à mobilidade do cuidado e contra a violência (tema de grande impacto para qualquer usuária do sistema de transporte) e outra relacionada à sensação de segurança. A Instalação de arte urbana produz a sensação de que a área é habitada, ou seja, de segurança e pode ser instalada em pontos de ônibus e locais a esmo como muros de terrenos baldios. Desta forma, ela apresenta leve impacto para transporte ativo e integração modal, podendo ser implantada a curto prazo.

A maioria das ações de acolhimento podem ter leve impacto no momento da escolha do modo de transporte ou integração modal, porém elas possuem forte impacto no uso diário do sistema. E são de grande importância quando um incidente ocorre. Assim aumentar a quantidade de mulheres na equipe de atenção e desenvolver um protocolo responsável, além de divulgação de telefone de apoio emergencial é de grande valia para um evento problemático no sistema. Desta forma é possível verificar que a maioria das ações de acolhimento alcançaram, em sua maioria, 3 critérios.

Em relação à análise de ações de Técnica e Gestão relacionadas com o perfil das entrevistadas, é importante destacar que a ação de Iluminação contínua e homogênea e sem obstruções impacta diretamente a segurança das mulheres que transitam na cidade, além de estar presente no Plano de Mobilidade.

Ações que prezam pela segurança cruzam com o perfil de mulheres que fazem viagens encadeadas, utilizam muito o transporte coletivo, se locomovem fora do horário de pico e com tempo de espera alto (muito tempo nos pontos de parada). Mas também pode ter forte impacto em passageiras por aplicativo, como é o caso da iluminação pública e auditoria de segurança sob perspectiva de gênero.

Para a elaboração da Matriz 1 baseada no perfil das usuárias não foi encontrada palavras-chave no PlanMob nem no Contrato de concessão que pudesse ser cruzado com a literatura e assim formar um terceiro eixo nesse trecho da matriz. Portanto, não há as letras A ou B na Matriz 1.

4.3.2 Matriz Analítica 2: Avaliação da qualidade e recomendações

Quadro 4 – Matriz analítica 2: Avaliação da qualidade e recomendações das entrevistadas

	MATRIZ 2: CRITÉRIOS E AÇÕES PARA UM PLANEJAMENTO SOB PERSPECTIVA DE GÊNERO: AVALIAÇÃO DA QUALIDADE E RECOMENDAÇÕES																			somatório	
	ANTECIPAÇÃO										RESPOSTA										
	FORMAÇÃO				INFORMAÇÃO		SENSIBILIZAÇÃO		ACOLHIMENTO		TÉCNICA E GESTÃO										
	F1. Treinamento contínuo em operadoras e empresas sobre violência contra mulheres	F2. Perspectiva de gênero em órgãos de decisão	F3. Formação de motoristas	F4. Acesso equitativo a cursos e treinamentos	I1. Sistema integrado de coleta de reclamações	I2. Pesquisas e relatórios periódicos de violência contra mulheres	S1. Campanhas de visibilidade e contra a violência	S3. Arte urbana levando em consideração critérios não sexistas	A1. Maior número de mulheres na atenção ao público	A2. Maior e melhor assistência às vítimas com números de telefones emergenciais	A3. Protocolo unitário para as agressões sexuais	T1. Políticas e programas para enfrentar a violência	T2. Passes para múltiplas viagens integradas	T3. Serviços que permitam combinar tarefas diárias como alimentação ou compras dentro da Rede	T4. Serviços de transporte sob demanda em localidades com menor densidade com desconto para mulheres	T5. Serviços de transporte sob demanda noturnos com desconto para mulheres	T6. Auditorias de segurança com uma perspectiva de gênero	T7. Revisão dos horários do transporte coletivo	T8. Iluminação contínua e homogênea e sem obstruções	T9. Serviço de parada fora dos pontos para todos as linhas de ônibus noturnas	T10. Adequação do design dos equipamentos e do mobiliário urbano
AVALIAÇÃO DA QUALIDADE	Acessibilidade: 31,2% avaliaram entre péssimo e ruim				2														2		4
					1,5														1,2		
	Frequência de atendimento: 28,2% avaliaram entre péssimo e ruim				4			2											2		
					1,2,3,4			1,2											1,2		
	Tempo de viagem: 32% avaliaram entre péssimo e ruim	3			4	3	3		3	3	3										22
		1,2,5			1,2,3,4	1,2,5	1,2,5		1,2,5	1,2,5	1,2,5										
	Lotação: 55,3% avaliaram entre péssimo e ruim	3			4	3	3		3	3	3										22
		1,2,5			1,2,3,4	1,2,5	1,2,5		1,2,5	1,2,5	1,2,5										
	Confiabilidade: 62,1% avaliaram entre péssimo e ruim				4			2											2		8
					1,2,3,4			1,2											1,2		
	Segurança: 77,7% avaliaram entre péssimo e ruim	3			3	3	3	2	3	3	3								2	4	29
		1,2,5			1,2,5	1,2,5	1,2,5	1,2	1,2,5	1,2,5	1,2,5								1,2	1,2,4,5	
	Características dos veículos: 63,1% avaliaram entre péssimo e ruim				3																3
					1,2,5																
	Características dos locais de paradas: 46,6% avaliaram entre péssimo e ruim				2			2											2		6
					1,2			1,2											1,2		
Sistema de informações: 55,3% avaliaram entre péssimo e ruim				4B			2		3											5	
				1,2,3,4			1,2		1,2,5												
Conectividade: 61% avaliaram entre péssimo e ruim				4														2		6	
				1,2,3,4														1,2			
Comportamento dos operadores: 26,3% avaliaram entre péssimo e ruim	3		2	2	3	3	3		2	3	3									24	
	1,2,5		1,5	1,5	1,2,5	1,2,5	1,2,5		1,5	1,2,5	1,2,5										
Estado das vias: 39,4% avaliaram entre péssimo e ruim																		2		2	
																		1,2			
RECOMENDAÇÕES	Para a locomoção com os filhos solicitaram: segurança tanto nas estações quanto dentro dos transportes	3			2	3	3	3	3	3	3								2	4	29
		1,2,5			1,2	1,2,5	1,2,5		1,2,5	1,2,5	1,2,5								1,2	1,2,4,5	
	Para a locomoção com os filhos solicitaram: maior frequência dos ônibus				2														2		4
					1,3														1,2		
	Para a locomoção com os filhos solicitaram: redução da lotação	3			2	3	3		3	3	3										20
		1,2,5			1,2	1,2,5	1,2,5		1,2,5	1,2,5	1,2,5										
	Para locomoção sozinha solicitaram: mais segurança	3			2	3	3	2	3	3	3								2	4	28
		1,2,5			1,2	1,2,5	1,2,5	1,2	1,2,5	1,2,5	1,2,5								1,2	1,2,4,5	
Para locomoção sozinha solicitaram: maior frequência de ônibus				2			2											2		6	
				1,3			1,2											1,2			
Para locomoção sozinha solicitaram: melhoria das calçadas e iluminação das ruas, principalmente dentro dos bairros				2		3	2											2A	4	13	
				1,2		1,2,5	1,2											1,2	1,2,4,5		
Para locomoção sozinha solicitaram: ampliação do horário noturno dos transportes coletivos	3			4	3	3			3	3								2	4A*	25	
	1,2,5			1,2,3,4	1,2,5	1,2,5			1,2,5	1,2,5								1,2	1,2,4,5		
somatório		24	0	2	2	53	24	27	19	20	27	24	0	0	0	0	0	0	26	20	0
somatório: matriz 1 + matriz 2		45	0	7	6	92	45	48	31	39	48	45	0	0	0	0	0	0	42	32	0

Fonte: Elaboração própria

Para a primeira parte da Matriz 2 (Quadro 4), foram colocados os resultados da **Avaliação da Qualidade** do sistema de transporte, efetuado pelas usuárias, entrevistadas, nesse contexto, procuramos identificar e ponderar as ações de antecipação ou resposta recomendadas na literatura que melhor possam fornecer soluções para as demandas colocadas pelas mulheres entrevistadas.

Dentre as avaliações que tiveram nota ruim ou péssima em maior quantidade, ou seja acima de 55%, estão os fatores: Lotação (55,3% das entrevistadas avaliaram entre ruim e péssima); Confiabilidade (62,1% das entrevistadas avaliaram entre ruim e péssima); Segurança (77,7% das entrevistadas avaliaram entre ruim e péssima); Características dos veículos (63,1% das entrevistadas avaliaram entre ruim e péssima); Sistemas de informações (55,3% das entrevistadas avaliaram entre ruim e péssimo) e Conectividade (61% das entrevistadas avaliaram entre ruim e péssima).

Dentre estes fatores que possuem pior avaliação é possível verificar na matriz 2 algumas ações com alto somatório, a Segurança por exemplo, avaliada por 77,7% das entrevistadas entre péssima e ruim possui o mais alto somatório de ações viáveis a curto prazo (ver coluna à direita do Quadro 4), do mesmo modo a Lotação tem 22 pontos no somatório final de critérios.

Em relação aos Sistemas de informações, também com alto percentual de avaliação entre péssima e ruim, ele possui um baixo somatório relacionado a possíveis ações a curto prazo, ou seja, uma baixa viabilidade, porém ao cruzar com a ação “I1. Sistema integrado de coleta de reclamações” (eixo X) na Matriz 2 é possível verificar que esta ação já está presente, mesmo que de forma indireta, no Plano de Mobilidade (o Plano prevê um sistema de informação, mas não afirma ser integrado). Já existe um aplicativo de contato com o usuário chamado Citta Mobi e seu uso será aprofundado mais adiante. Assim, além da numeração de critérios esta ação recebe também a letra B na Matriz.

Já na segunda parte da Matriz 2 (Quadro 4), avaliamos as **Recomendações** e é possível constatar que a segurança foi um dos principais pontos de recomendação – tanto para a mobilidade sozinha quanto com os filhos. Por outro lado, este tema foi o que mais alcançou pontos no somatório final (ver coluna à direita no Quadro 4), obtendo assim alta quantidade de ações que poderiam ser executadas a curto prazo.

Em relação às ações propostas e o impacto que poderiam ter, pode-se visualizar através do somatório presente na penúltima linha do Quadro 4 que o I1. Sistema integrado de coleta de reclamações tem alto efeito sobre muitos itens da Matriz 2, além de ser viável executar a curto prazo, ele possui outros impactos de qualidade sobre a análise de qualidade e recomendações das usuárias.

Do mesmo modo que diversas ações viáveis de execução a curto prazo relacionadas com a segurança das mulheres tiveram alto valor no somatório da Matriz 2, assim é possível verificar que é possível melhorar alguns pontos da mobilidade feminina principalmente no que diz respeito à segurança.

E para finalizar, é possível observar alguns pontos no que diz respeito às Matrizes, PlanMob e Contrato de Concessão.

As mães solicitam mais segurança, maior frequência dos veículos e a redução da lotação. Assim, incorporar perspectiva de gênero, incluir rede integrada de informação/reclamação com número telefônico divulgado para incidentes emergenciais, da mesma forma que serviço de transporte sob demanda para bairros com baixa densidade possuem forte impacto para este tipo de usuária.

Por outro lado, para as mães, a inclusão de serviço de parada fora dos pontos para todas as linhas de ônibus noturnas teria baixo impacto para este público, já que o período da noite é pouco frequente as viagens com crianças.

Para a locomoção sozinha, pontos de segurança foram mais citados, assim ações de segurança pública tem grande impacto para este público. Por outro lado, mulheres sozinhas podem frequentar ambientes noturnos e a volta foi citada como problemática e muito dependente do transporte por aplicativo, assim ações relativas a volta para casa em período noturno e uso de transporte sob demanda possuem alto impacto para este público.

É possível verificar que o terceiro eixo da matriz, aquele que foi incluído por busca de palavras-chave no PlanMob e Contrato de Concessão nesta matriz analítica de Recomendações e pode ser visto três vezes. Duas de forma direta (letra A) e uma de forma indireta (letra B – Sistema integrado de Informações).

As que receberam a letra A foram uma relacionada à Iluminação pública e outra diz respeito à Inclusão de serviço de parada fora dos pontos para todas linhas de ônibus noturnas, que em Salvador que foi inserida através de uma ação pontual em 2021, no dia 10 de dezembro. A Prefeitura Municipal de Salvador, por meio da Secretaria da Mobilidade e através do Ofício 0255/2021-COPRO (G1-BA, 2021)

garantiu às mulheres o direito de solicitar o embarque ou desembarque fora dos pontos de paradas previamente cadastrados nos itinerários, no período entre 21h e 5h da manhã do dia seguinte. Esta ação foi incluída na Matriz analítica com um asterisco ao laudo da numeração, já que ela não fez parte do contrato nem do plano de mobilidade, mas foi uma ação isolada anos depois.

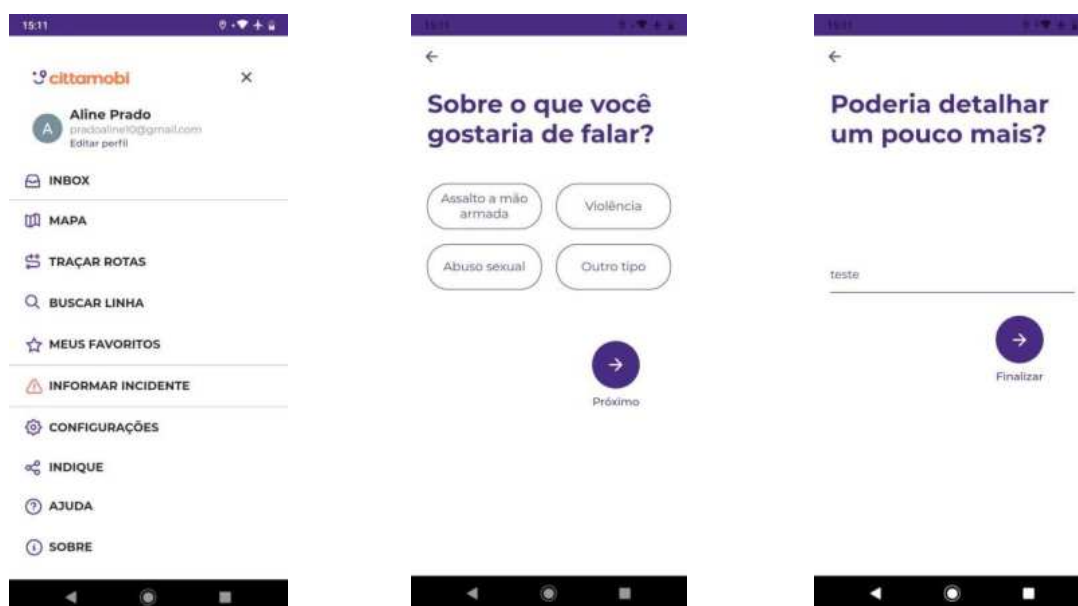
Esta deficiência no atendimento das necessidades dos usuários por parte do município de Salvador pode ser vista na Matriz Analítica – com ausência de letras na matriz. É também pela falta de pesquisa de satisfação e controle de qualidade - que seria a conexão direta das empresas com o usuário é deficiente e o que foi previsto no edital nunca foi posto em prática. Não à toa existem tamanhas divergências entre reclamações e as pesquisas de satisfação já retratadas aqui neste estudo. Desta forma não houve e não há uma participação popular quanto à retratação das necessidades das usuárias e dos usuários dos transportes coletivos.

É importante destacar algumas demandas apontadas nas respostas das usuárias de transporte de forma enfática e que estão presentes em literatura, mas que não foram tratadas nos documentos de política urbana municipal, tais como segurança, o tempo de viagem e o tempo de espera na integração modal.

Uma das consequências deste cenário de problemas na qualidade no sistema de transportes é a migração de usuários do transporte coletivo para o transporte individual motorizado. Em caso da migração não ser por adquirir um automóvel, poderá ser utilizado o transporte por aplicativo. Já é possível perceber este interesse das usuárias, 48% das entrevistadas utilizavam os aplicativos como mobilidade no dia a dia.

Com o passar do tempo algumas ações pontuais foram realizadas na cidade - Posteriormente a realização do Contrato de Concessão para as empresas de ônibus de Salvador (SALVADOR, 2014). E que poderiam servir de início no que se trata de mobilidade de gênero dentro do sistema de ônibus. Em setembro de 2015 foi lançado um aplicativo, o Citta Mobi (SALVADOR, 2015) que permitiria acompanhar a chegada do ônibus e também reportar alguma reclamação necessária imediata. Porém como é possível acompanhar na Figura 4, o recolhimento de dados é muito vago, depois de enviado o “teste” da Figura 4 mais nenhuma informação é dada nem notificação é recebida de volta do aplicativo.

Figura 4 – PrintScreen das telas Citta Mobi, ao tentar postar reclamação de assédio sexual



Fonte: (CITTA MOBI, 2020)

Ações pontuais como esta são importantes desde que se integrem totalmente a um planejamento de mobilidade consolidado. Desenvolver ações isoladas e individuais tanto com o poder público quanto com outras ferramentas de mobilidade fazem o sistema perder a credibilidade com o usuário e os passageiros deixam de usar a ferramenta.

De modo que é possível verificar que existem ações que podem ser implantadas sem que dependam de envolvimento de muitos atores sociais, de alta captura de verba pública ou privada, projetos de mudança de modelo de financiamento, longos treinamentos ou fortes mudanças de paradigma social e político e que mesmo assim proporcionem uma melhoria na mobilidade feminina.

4.4 CRITÉRIOS E AÇÕES PARA O PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA CONSIDERANDO A PERSPECTIVA DE GÊNERO (PENSANDO NAS MULHERES)

Antes de uma cidade iniciar o processo de implantação de políticas de mobilidade urbana considerando a perspectiva de gênero, é interessante ter em mente que muito do que se pode fazer para a melhoria da mobilidade feminina está diretamente ligada à mobilidade de todos. De modo que o aumento de sinalização e

iluminação em vias, pontos de ônibus e estações, ou melhoria de calçadas e reforço da segurança pública são transformações e manutenções urbanas em que todos são beneficiados.

Então a política de mobilidade de gênero feminina é uma forma de implantar ações dentro do sistema de transporte que interfira de forma específica para as mulheres, considerando seus corpos, seu modo de vida, seu padrão de mobilidade e papel social ainda exercido. Assim, este tipo de ações transversais (como as ações descritas nas Matrizes Analíticas) tem sido uma das soluções mais utilizadas na literatura (por ser uma forma de interagir gênero, mobilidade e política urbana) e postas em prática em países e cidades que planejaram este tipo de mobilidade.

De modo geral, é importante que o planejamento seja trabalhado de forma integral, considerando os aspectos físicos, sociais e funcionais e desta forma multidisciplinar e participativo e não com ações pontuais e isoladas (CIOCOLETTTO, 2014; COTA, 2019).

Assim, uma maneira de iniciar a introdução da política de mobilidade com perspectiva de gênero é a incorporação da participação popular com estudos qualitativos além dos quantitativos - sempre distinguindo o sexo dos entrevistados para que se obtenha dados claros da necessidade de cada usuário. Ou seja, ter um diagnóstico completo das usuárias do local, além de incluir mulheres em todas as etapas do planejamento e instituir metodologias para elas construam coletivamente as soluções para seus problemas (COTA, 2019). De forma geral, em termos de mobilidade inclusiva deve-se dar ênfase à acessibilidade física, financeira e social.

Assim, a mobilidade pode ser um facilitador das tarefas diárias em vez de um empecilho. Por exemplo, ao criar redes de compras nas próprias estações de metrô ou transbordo de ônibus, pode reduzir uma viagem diária, já que as compras podem ser realizadas a caminho de casa, sem precisar demandar tanto tempo de desvio.

Para se pensar mobilidade sensível ao gênero é necessária uma mudança de paradigma urbano. Aplicar políticas públicas de incentivo à mobilidade feminina se soma a compreender quais são os entraves sociais que as fazem permanecer ou buscar empregos próximo a residência e de meio período. De modo que de nada adianta incentivar as viagens com subsídios governamentais se a cidade não aumentar o número de creches públicas, por exemplo. O projeto de mobilidade de gênero deve ser antes de tudo uma política urbana integrada.

Através das matrizes é possível verificar que existem ações que podem ser realizadas a curto prazo e que suprem a necessidade de diversas demandas das entrevistadas.

As ações foram separadas em dois tempos principais. A Antecipação, ou seja, ações que precedem o problema: Formação, Informação e Sensibilização do sistema de transportes e a sociedade. E a Resposta, ou seja, de que forma o sistema de transportes pode responder aquela demanda ou problema, tanto fornecendo acolhimento necessário quanto gerindo a questão.

Na primeira Matriz, algumas demandas das usuárias podem ter alto impacto causado por ações viáveis a curto prazo - são as que tiveram alta pontuação final - como é possível visualizar no Quadro 3. Perfis de entrevistadas que utilizam o transporte coletivo e o transporte por aplicativo, obtiveram maior pontuação, desta forma esses perfis possuem muitas soluções viáveis a curto prazo.

É possível observar que a segurança é um dos fatores de maior demanda para as entrevistadas. É importante destacar que para o público feminino a segurança no sistema de transportes diz respeito tanto a segurança pública (assaltos) e viária (acidentes) quanto ao assédio. Assim alguns países tem direcionado este problema a soluções emergenciais e segregacionistas, separando vagões nos metros, ou até implantando ônibus especiais para mulheres.

As matrizes apontam que soluções mais amplas podem ser tomadas, desde a antecipação do problema (incluindo ações de formação, informação e sensibilização tanto do sistema de transportes quanto dos usuários) até a sua resposta, caso algum evento aconteça dentro do sistema, ou seja, ações relacionadas ao acolhimento à vítima e gestor. Assim, formar, informar e sensibilizar todos usuários pode ser uma solução mais eficaz e duradoura do que apenas separar os vagões.

O Sistema Integrado de Reclamações é a ação que obteve maior abrangência da demanda, ela alcançou alta pontuação, além de obter letra A na matriz. Desta forma é possível saber que já existe um sistema de reclamação implantado na cidade, como já foi mostrado anteriormente, o Citta Mobi, porém ele não trabalha de forma integrada ao município.

Através do Sistema Integrado de Reclamações a usuária pode opinar tanto sobre a segurança quanto qualquer outro problema, como a baixa frequência dos veículos ou questões relacionadas à integração modal. Caso o sistema não seja

integrado, as reclamações não alcançam os planejadores e nem a segurança pública para que soluções mais eficazes sejam elaboradas.

O município de Salvador, não realiza ação nem de antecipação do problema e nem de resposta. As ações tem sido pontuais e isoladas. Não há detalhamento do assunto abordado no treinamento com os operadores de transportes e relacionado à pesquisa dos usuários. Ações de formação, informação ou acolhimento às vítimas são nulas.

5 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Mesmo com estudos de mobilidade de gênero acontecendo há muitos anos, a inclusão de gênero em políticas de mobilidade na prática é recente e não ocorre em muitos países. Algumas políticas, como é o caso de países da Ásia ou Oriente Médio, trazem como solução a segregação entre gêneros, ou seja, separação de vagões ou até ônibus exclusivos para mulheres.

Outros, como alguns países europeus, a mobilidade se mostra integrada com o planejamento urbano, ela seria mais um item de inclusão das mulheres na cidade. A literatura europeia mostrou a mobilidade integrada com projetos urbanos mais complexos, como praças, quadras de esporte, creches, escolas e até cemitérios. Desta forma a mobilidade se encontra integrada a algo mais amplo e consolidado.

A elaboração de políticas de gênero em países da América Latina teve como base a inclusão de mulheres no planejamento, através de grupos focais ou até mesmo na equipe que elaborou o programa.

A partir do panorama da mobilidade feminina e da aplicação do questionário, foi possível traçar o perfil do grupo final das entrevistadas e desta forma compreender seu padrão de mobilidade, quais modos utilizam, qual horário se movimentam e por quais motivos. Foi possível compreender que elas utilizam muito o ônibus e aplicativo fora do horário de pico, muitas possuem extenso tempo de deslocamento e fazem integração modal diariamente, esperam muito tempo para a integração e muitas o fazem por motivos de tarefas domésticas. As mães, em sua maioria, utilizam o mesmo modo de transporte quando estão sozinhas ou com seus filhos.

Além disso, o questionário realizado para este trabalho pode demonstrar que a falta de segurança foi uma das demandas mais citadas entre as entrevistadas e é mais complexa do que apenas a segurança viária (risco de acidentes) e a segurança pública (coibição de assaltos). A sensação de insegurança é também a iminência de sofrer assédio ou violências mais graves. E ele pode acontecer tanto dentro do transporte quanto no percurso (vias e pontos de parada).

O resultado do questionário aplicado para este estudo foi que 77,7% avaliam como péssimo e ruim a segurança no sistema de transporte soteropolitano, além disso, não há como ignorar que 55,3% avaliaram entre péssimo e ruim a lotação dos veículos (em veículos cheios acontecem casos de proximidades físicas

inconvenientes). Verifica-se que não há ação prevista na gestão municipal, seja para coibir assédios e outros crimes, seja um sistema de informação com telefone de emergência ou até mesmo treinamento para acolher mulheres vítimas.

Pode ser constatado que entre as palavras-chave encontradas nos documentos (Plano de Mobilidade e o Contrato de Concessão das empresas de ônibus) que se relacionam de alguma forma (indireta ou diretamente) com a literatura sobre mobilidade de gênero foram muito poucas. E as poucas que foram encontradas abrangem basicamente ações para o pedestre: O aumento da iluminação e a redução da obstrução da luz como poda de árvores e a criação de um sistema de coleta de informações, que não fica claro se funcionaria de forma integrada com outros agentes públicos.

O Plano de Mobilidade e o Contrato de Concessão possuem algumas semelhanças. Eles são conservadores e apesar de o Plano se chamar sustentável, ainda demanda muita atenção para transporte individual motorizado em comparação com modos coletivos e ativos. Não há políticas inclusivas a não ser as já previstas por lei, tais como assentos reservados para idosos, gestantes e crianças de colo. Não há previsão de treinamento para os operadores do sistema em caso emergencial para acolhimento às vítimas e outros danos. Assim, se faz necessária a revisão e atualização do Plano de Mobilidade de Salvador, bem como o Contrato de Concessão vigente, para que sejam incluídas práticas que incluam os padrões de mobilidade femininos no sistema de transportes. O perfil e as necessidades das usuárias devem ser atendidos, são urgentes e possíveis de execução a curto prazo. As Matrizes analíticas com as pontuações apontam temas que necessitam intervenção urgente por parte do setor público.

Algumas ações, que para implantação demandaria estudos mais complexos, ou seja, planejamento a longo prazo, não devem ser desprezadas. O Passe para múltiplas viagens integradas, por exemplo é uma ação que auxiliaria mulheres de classe mais baixa e que precisam de um dia no mês ou na semana para realizar consultas médicas ou resolver problemas burocráticos familiares.

Como produto da avaliação das matrizes, foi possível verificar que existem ações que podem ter alto impacto quanto ao perfil de usuárias entrevistadas que utilizam o transporte coletivo e o aplicativo. Ações relacionadas à segurança principalmente.

Por outro lado, ainda através das matrizes, é possível observar que a implantação de um Sistema Integrado de Reclamações seria uma importante ferramenta para solucionar as diversas demandas das entrevistadas. Uma vez com o poder de ser ouvida, a usuária poderia opinar como consumidora de um serviço e finalmente ser ouvida.

Outro produto importante são as ações que podem ser realizadas quanto a violência sexual dentro do sistema de transportes, ações de Informação, Formação, Sensibilização e Acolhimento são importantes tanto na inclusão destas pessoas no sistema, quanto o bom tratamento destas enquanto consumidoras de um serviço prestado.

De forma resumida, através do somatório geral de ações (Quadro 4), é possível observar quais ações teriam maior impacto entre as entrevistadas. Assim o Treinamento contínuo em operadoras e empresas sobre violência contra mulheres; Sistema integrado de coleta de reclamações; Pesquisas e relatórios periódicos de violência contra mulheres; Campanhas de visibilidade e contra a violência; Maior e melhor assistência às vítimas com números de telefones emergenciais e Protocolo unitário para as agressões sexuais tiveram maior somatório de critérios e cobertura das demandas das entrevistadas, são ações possíveis de se realizar a curto prazo e com grande impacto no dia a dia das usuárias do sistema.

É importante salientar que a política de mobilidade deve ser uma facilitadora urbana do trabalho de cuidado cumprido pelas mulheres, e não deve corroborar com o passado do comportamento social que vem sendo repetido com o passar dos anos. Desta maneira, caso uma prefeitura decida utilizar políticas de gênero, deve fazê-lo com cuidado para não reforçar esta política e excluir quem se propôs a dividir as tarefas parentais. Política de gênero e a mobilidade inclusiva deve servir como proteção e alento para as dificuldades e não fortificar as desastrosas condutas que vêm sendo repetidas.

Mesmo com número de entrevistadas reduzido e no formato online, foi possível observar que os motivos e padrões de viagem estavam de acordo com a literatura, assim efetuaram-se comparações com o estado da arte do nosso objeto de estudo, visando investigar critérios e ações orientados a estruturar um Planejamento da Mobilidade sob perspectiva de gênero, ações viáveis no curto prazo. Desta forma, foi possível verificar a escassez de políticas públicas inclusivas

de gênero na cidade de Salvador, além de apontar algumas sugestões que podem auxiliar planejamentos e contratos futuros.

Como **recomendações**, este estudo indica elaborar uma pesquisa com um número mais amplo de entrevistadas e até de forma presencial para obter um quantitativo mais robusto, o qual seria um grande avanço para compreender os processos em curso. Portanto, diante da heterogeneidade do nosso público alvo é recomendada uma pesquisa que inclua as mulheres que migraram do transporte coletivo para o automóvel particular ou as que utilizam apenas o transporte por aplicativo. Também seria importante georreferenciar os deslocamentos da mobilidade feminina para compreender suas viagens diárias, distinguindo viagens a pé e utilizando outro modo.

Por fim, recomenda-se investigar e pesquisar com maior profundidade as questões relacionadas ao gênero dentro da mobilidade urbana e transportes para que esta parcela da população possa exercer sua cidadania da forma mais digna possível.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADEEL, M.; YEH, A. G. O.; ZHANG, F. Gender inequality in mobility and mode choice in Pakistan. *Transportation*, v. 44, n. 6, p. 1519–1534, 2017.

ANDRADE, R. DE O. Desequilíbrio no sistema: Desigualdade entre homens e mulheres marca a distribuição de bolsas de produtividade em pesquisa do CNPq. 2022 Disponível em: <<https://revistapesquisa.fapesp.br/desequilibrio-no-sistema/>>. Acesso em: 8 jan. 2022.

BABINARD, J.; SCOTT, K. What do existing household surveys tell us about gender and transportation in developing countries? *Women's Issues in Transportation*, Volume 2, 2011.

BAHIA, T. Estudo mostra que moradores de Salvador gastam quase uma hora em trajetos feitos em transportes públicos, 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2021/01/26/estudo-mostra-que-moradores-de-salvador-perdem-quase-uma-hora-em-trajetos-feitos-em-transportes-publicos.ghtml>>. Acesso em: 20 maio. 2022.

BALDIN, N.; MUNHOZ, E. M. B. Snowball (Bola de Neve): uma técnica metodológica para pesquisa em educação ambiental comunitária. X Congresso Nacional de Educação (EDUCERE) - I Seminário Internacional de Representações Sociais, Subjetividade e Educação (SIRSSE), v. 1, p. 329–341, 2011.

BEST, H.; LANZENDORF, M. Division of labour and gender differences in metropolitan car use. An empirical study in Cologne, Germany. *Journal of Transport Geography*, v. 13, n. 2, p. 109–121, 2005.

BRASIL. Lei nº 12.587/2012 de 3 de janeiro, 2012. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012-612248-norma-pl.html>>. Acesso em: 10 ago. 2021

BRASIL. Lei nº 13.718. Brasil, 2018. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13718.htm>

BRASIL. Política Nacional da Mobilidade Urbana. 2018. Ministério ed. Brasília: [s.n.].

CAF. Dez dicas para mulheres mais seguras nos transportes públicos de Buenos Aires. 2017. Disponível em: < <https://www.caf.com/pt/presente/noticias/2017/10/dez-dicas-para-mulheres-mais-seguras-nos-transportes-publicos-de-buenos-aires/>> Acesso em 29 de agosto de 2022

CAF. A Secretaria Distrital da Mulher de Bogotá formaliza parceria com o CAF. 2018. Disponível em: < <https://www.caf.com/pt/presente/noticias/2018/05/a-secretaria-distrital-da-mulher-formaliza-parceria-com-o-caf/>> Acesso em 29 de agosto de 2022

CAF, B. DE D. DA A. L.-. Autoridades do governo entrante da Cidade do México conhecem os resultados do estudo do CAF sobre estratégias de gestão de demanda e questões de gênero para a mobilidade sustentável, 2018. Disponível em: <<https://www.caf.com/pt/presente/noticias/2018/12/autoridades-do-governo-entrante-da-cdmx-conhecem-os-resultados-de-estudo-de-estrategias-de-gestao-de-demanda-e-genero-para-mobilidade-sustentavel/>>. Acesso em: 19 maio. 2022b.

CARMO, J. Mulheres no mercado de trabalho: panorama da década. Catho, mar. 2020.

CARIBÉ, D. Transporte coletivo de Salvador: subsídios para quem? 2022. Disponível em: <<https://diplomatique.org.br/transporte-coletivo-de-salvador-subsidios-para-quem/>>. Acesso em: 30 maio. 2022.

CARIBÉ, D. O colapso do sistema soteropolitano de transportes coletivos. 2021. Disponível em: <<https://diplomatique.org.br/o-colapso-do-sistema-soteropolitano-de-transportes-coletivos/>>. Acesso em: 30 maio. 2022.

CASAS, M. *et al.* Gender determinants in urban mobility policies in Latin America. Facilitation of transport and trade in Latin America and the Caribbean, v. 371, n. 3, 2019.

CEPAL, N. Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina Gracias por su interés en esta publicación de la CEPAL. 2019.

CHILE, M. DE T. Y T. DE. Política de Equidad de Género en Transportes. Santiago de Chile Santiago de Chile, , 2018. Disponível em: <<https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2018/11/Agenda-PEGT-2018-2022.pdf>>

CITTA MOBI. citta mobi. 2015. Disponível em: <<https://www.cittamobi.com.br/home/>>. Acesso em: 30 maio. 2022.

CIOCOLETTO, A. Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género. Editorial Comanegra, v. 2, n. 18, p. 73, 2014.

CLAIRE, M. China cria vagão de metrô especial para mulheres que acabaram de se tornar mães. 2014. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/6786/china-cria-vagao-de-metro-especial-para-mulheres-que-acabaram-de-se-tornar-maes.html>>. Acesso em: 14 maio. 2022.

COLLECTIUPUNT6, C. *et al.* Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte. CAF ed. América Latina y el Caribe Argentina: CAF, Buenos Aires Ciudad, 2021.

COSTARICA, M. DE T. DE; MITRANSORTE. Análisis de Género del sector Transporte en Costa Rica San José Costa Rica, 2018. Disponível em:

<https://www.academia.edu/40034282/Análisis_de_Género_del_sector_Transporte_en_Costa_Rica>

COTA, D. A. Entrevista com Zaida Muxí Cidade, política e gênero, 2018. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/18.075/7123?page=1>>. Acesso em: 19 maio. 2022.

COTA, D. A. Repensando a Mobilidade Urbana a Partir da Perspectiva de Gênero. (ENANPUR, Ed.) Anais XVIII ENANPUR 2019. Anais...Natal: ENANPUR, 2019. Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=442>>

COUTO, C. D. F. V. *et al.* O que as experiências com o vagão rosa nos ensinaram até agora. Revista dos Transportes Públicos - ANTP, v. 41, n. 1, p. 25–36, 2019.

CRASS, M. “Gender is One of the Most Robust Determinants of Transport Choice”, 2020. Disponível em: <<https://transportpolicymatters.org/2020/02/06/gender-is-one-of-the-most-robust-determinants-of-transport-choice/>>. Acesso em: 1 maio. 2022.

CUSSET, Jean-Michel. Mobilité deux rouet et politique de transport á Ouagaodougou at à Hanoi. In Mobilité et politiques de transport dans les villes én developpement. França, Inrets, p. 87-104. 1997

DAMYANOVIC, D.; REINWALD, F.; WEIKMANN, A. STEP 2025- Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development. Viena: Urban Developmant - City of Viena, 2013.

DELGADO, J. P. M. A rede integrada de transporte de alta capacidade como indutor da descentralização de atividades urbanas na região metropolitana de Salvador. In: EDUFBA (Ed.). Transformações Metropolitanas no Século XXI - Bahia, Brasil e América Latina. Salvador: EDUFBA, 2016. p. 386.

ENMODO. Encuesta de Movilidad Domiciliaria para el Área Metropolitana de Buenos Aires, 2009-2010. Argentina, Ministerio de Transporte de la Nación, p. 103, 2012.

FADDUL, J. ‘Pink tax’: As mulheres gastam mais do que os homens ou apenas pagam mais caro? CNN Brasil, 2020.

FANNING MADDEN, J. Why Women Work Closer to Home. Urban Studies, v. 18, n. 2, p. 181–194, 1981.

FEDERICI, S. O ponto zero da revolução: trabalho doméstico, reprodução e luta feminista. São Paulo: Editora Elefante, 2019.

FERRAZ Antônio Clóvis “Coca” Pinto, TORRES I. Transporte Público Urbano, São Carlos, 2004

FOLLMER, R. *et al.* Mobilität in Deutschland 2008: Ergebnisbericht: Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends Deutsches Zentrum für Luft- und raumfahrt e.V. Bonn und Berlin, 2008. Disponível em: <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf>

G1. Mulheres têm aumento salarial maior que homens, mas a renda ainda é inferior, diz pesquisa. G1, p. Disponível em < <https://g1.globo.com/economia/concursos-e-emprego/noticia/2021/05/13/mulheres-tem-aumento-salarial-maior-que-homens-mas-renda-ainda-e-inferior-diz-pesquisa.ghtml> > Acesso em 07 de agosto de 2022.

G1. Vendedores de peixes e mariscos protestam contra impedimento de entrar em ônibus de Salvador: 'Queremos trabalhar', 2021. Disponível em < <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2021/02/17/vendedores-de-peixes-e-mariscos-protestam-contra-impedimento-de-entrar-em-onibus-de-salvador-queremos-trabalhar.ghtml> > Acesso em 07 de agosto de 2022.

G1-BA. Mulheres que usam ônibus do transporte público de Salvador poderão embarcar fora dos pontos entre 21h e 5h; entenda, 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2021/12/13/mulheres-que-usam-onibus-do-transporte-publico-de-salvador-poderao-embarcar-fora-dos-pontos-entre-21h-e-5h-entenda.ghtml>>. Acesso em: 22 dez. 2021.

GIZ-IDTP. Planos de Mobilidade Urbana: Abordagens Nacionais e Práticas Locais. Transporte Urbano Sustentável Documento Técnico #13, p. 88, 2013.

GONZAGA, T. DE O. A cidade e a arquitetura também mulher - Planejamento urbano, projetos arquitetônicos e gênero. 1. ed. São Paulo, 2011.

GRAHAM-HARRISON, E. Women-only carriages around the world: do they work? Disponível em: <<https://www.theguardian.com/world/2015/aug/26/women-only-train-carriages-around-the-world-jeremy-corbyn>>. Acesso em: 18 maio. 2022.

GUILIANO, G. Public transportation and the travel needs of women. In: Traffic Quarterly. [s.l.] Eno Foundation for Transportation, 1979. p. 607–615.

HANSON, S.; JOHNSTON, I. Gender differences in work-trip length: Explanations and implications. Urban Geography, v. 6, n. 3, p. 193–219, 1985.

HARKOT, M. K. A Bicicleta e as Mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018.

HERCE, M. Sobre la movilidad en la ciudad - Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. [s.l.] Editorial Reverté, 2009.

IBGE. Pessoas com deficiência. Disponível em: <<https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/20551-pessoas-com-deficiencia.html>>.

IBGE. Pesquisa nacional por amostra de domicílios. [s.l.: s.n.]. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 5 jun. 2021.

IDEC. Crise do transporte público provoca greves e CPIs em todo o Brasil. Disponível em: <<https://idec.org.br/noticia/crise-do-transporte-publico-provoca-greves-e-cpis-em-todo-o-brasil>>. Acesso em: 31 maio. 2022.

ÍÑIGUEZ-RUEDA, L.; OLIVEIRA, J. H. P. DE. La movilidad de las mujeres en la zona sur de São Paulo (Brasil). Identificación de los problemas y soluciones desde su punto de vista. URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, v. 7, n. 1, p. 9–29, 2017.

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM. Transport Innovation for Sustainable Development A Gender Perspective. Paris, 2021. Disponível em: <<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/transport-innovation-sustainable-development-gender.pdf>>.

IPEA. Atlas Violência. 2019.

ITDP. Lei de Mobilidade Urbana 12.587/12. p. 2012, 2015.

JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. 6ª edição ed. São Paulo: WMF Martins, 2019.

JAIMURZINA, A. *et al.* Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. CEPAL - Serie Recursos Naturales e Infraestructura No 184, v. 184, p. 1–79, 2017.

KAN, A. Mobility of women and access to health and family planning services in Pakistan. v. 44, n. 11, p. 44–46, 2017.

KAPOOR, A. Women and Mobility - A case study of Bhopal, Gwalior and Jodhpur. 2020.

KAUFMAN, S. M.; POLACK, C. F.; CAMPBELL, G. A. The Pink Tax on Transportation - Women's Challenges in Mobility. New York, 2018. Disponível em: <[https://wagner.nyu.edu/files/faculty/publications/Pink Tax Report 11_13_18.pdf](https://wagner.nyu.edu/files/faculty/publications/Pink%20Tax%20Report%2011_13_18.pdf)>.

KERN, L. Cidade feminista: A luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens. 1. ed. [s.l.] Oficina Raquel, 2021.

KUNIEDA, M.; GUATHIER, A. Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Sector project Transport Policy Advisory Service, n. September, 2007.

LAW, R. Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, v. 4, p. 567–588, 1999.

LINKE, C. C.; ANDRÉS, R. Teresina está sem ônibus. Sua cidade pode ser a próxima, 2022. Disponível em: <<https://theintercept.com/2022/04/29/teresina-onibus-crise-transporte-publico/>>. Acesso em: 31 maio. 2022.

MAFFII, S.; MALGIERI, P.; BARTOLO, C. DI. Smart choices for cities Gender equality and mobility: Mind the gap! European Union, p. 1–48, 2020.

MENDES, H. Metrô de Salvador é inaugurado com viagem da presidente Dilma Rousseff. Disponível em: <<https://g1.globo.com/bahia/noticia/2014/06/metro-de-salvador-e-inaugurado-com-viagem-da-presidente-dilma-rousseff.html>>. Acesso em: 30 maio. 2022.

OBM OBSALVADOR, 2021. Disponível em <<https://www.obmobsalvador.org/post/monotrilho-do-sub%C3%BAbio-desapropria%C3%A7%C3%B5es-e-resist%C3%A2ncias#:~:text=At%C3%A9%20a%20sua%20desativa%C3%A7%C3%A3o%2C%20em,algo%20superior%20a%20R%24%204.>>> Acesso em 07 de agosto de 2022.

OLIVIERI, C.; FAGEDA, X. Urban mobility with a focus on gender: The case of a middle-income Latin American city. *Journal of Transport Geography*, v. 91, n. February, p. 102996, 2021.

PAIN, R. Space, sexual violence and social control: Integrating geographical and feminist analyses of women's fear of crime. *Progress in Human Geography*, v. 15, n. 4, p. 415–431, 1991.

PALACIOS, A. Como promover um transporte público seguro para as mulheres no México e na América Latina, 2019. Disponível em: <<https://www.caf.com/pt/conhecimento/visoes/2019/05/como-promover-um-transporte-publico-seguro-para-as-mulheres-no-mexico-e-na-america-latina/>>. Acesso em: 8 jan. 2022.

PASQUAL, F. M.; LARRAÑAGA, A. M.; PETZOLD, G. Análise Do Perfil De Uso De Transporte Sob Demanda Por Aplicativo (Ride-Sourcing) Na Cidade De São Paulo. p. 2987–2998, 2019.

PEREYRA, L. P.; GUTIÉRREZ, A.; NEROME, M. M. La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones. *Territorios*, n. 39, p. 71, 2018.

RAMBOLL SMART MOBILITY; TRANSPORT, H. R. Gender and (smart) mobilityGreen Paper. Helsinki, Finlândia, 2021. Disponível em: <https://ramboll.com/-/media/files/rgr/documents/markets/transport/g/gender-and-mobility_report.pdf>.

RIBEIRO, S. D. Projeto de Lei nº 3258, 2019. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/137101>>

ROCHA, C. As cidades masculinas erguidas pelo urbanismo do século 20. nexojornal, 2018.

ROSENBLOOM, S. The need for study of women's travel issues. Transportation, v. 7, n. 4, p. 347–350, 1978.

SALVADOR. PLANMOB - Relatório Técnico: Diagnóstico da Mobilidade em Salvador. Disponível em: <<http://www.planmob.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 22 dez. 2021a.

SALVADOR, P. DE. Prefeitura lança nova versão do CittaMobi, 2015. Disponível em: <<http://www.mobilidade.salvador.ba.gov.br/index.php/noticias/31-prefeitura-lanca-nova-versao-do-cittamobi>>. Acesso em: 30 maio. 2022.

SALVADOR, P. DE. Contrato de Concessão para Prestação de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Salvador, 2014.

SALVADOR, P. DE. Lei nº 9069 - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador - PDDUBrasil, 2016a. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2016/907/9069/lei-ordinaria-n-9069-2016-dispoe-sobre-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-urbano-do-municipio-de-salvador-pddu-2016-e-da-outras-providencias?q=9069>>

SALVADOR, P. DE. Lei nº 9.148 /2016 - Dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador (LOUS)Brasil, 2016b.

SALVADOR, P. DE. PLANMOB SALVADOR – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, Salvador, BrasilSecretaria Municipal de Mobilidade - SEMOB, , 2017b. Disponível em: <<http://www.planmob.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 17 ago. 2021

SAMPAIO, A. H. L. Formas Urbanas: Cidade real e cidade ideal - Contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. 2ª Edição ed. Salvador: Quarteto Editora, 2015.

SÁNCHEZ, M. I. O.; GONZÁLEZ, E. M. Gender Differences in Commuting Behavior: Women's Greater Sensitivity. Transportation Research Procedia, v. 18, n. June, p. 66–72, 2016.

SANTOS, G. Bruno apela por subsídio do transporte público: “Estamos próximos de um colapso”. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/bruno->

apela-por-subsidio-do-transporte-publico-estamos-proximos-de-um-colapso/>. Acesso em: 20 maio. 2022.

SANTOS, M. O centro da cidade de Salvador: Estudo de Geografia Urbana. Salvador: 1959.

SEMOVI, S. DE M. G. DE LA C. DE M. Plan estratégico de género y movilidad Ciudad de México Secretaría de Movilidad Gobierno de la Ciudad de México, 2019. Disponível em: <<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>>

SINGLETON, P. A.; GODDARD, T. Cycling by choice or necessity? Exploring the gender gap in bicycling in Oregon. Transportation Research Record, v. 2598, p. 110–118, 2016.

SOUZA, A. C. S. (2019). Mulher, uma força que caminha – estudo de caso em Brasília e Lisboa. Tese de Doutorado em Transportes, Publicação T.TD-002/2019, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, DF, 303p.

SUMI, C. M. A cidade na perspectiva do gênero: as políticas públicas urbanas 1990-2015 em São Paulo/SP. São Paulo: UNICAMP, 2018.

SVAB, H. Evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero. Dissertação de Mestrado, p. 472, 2016.

THINKOLGA. Meu Ponto Seguro - Como melhorar a vida das mulheres que caminham. Disponível em: <https://thinkolga.com/wp-content/uploads/2020/11/Pesquisa_MeuPONTOSeguro_ThinkOlga.pdf>. Acesso em: 22 dez. 2021.

UBER. Uber celebra 7 anos no Brasil. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-celebra-7-anos-no-brasil/>>.

VASCONCELLOS, E. Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análise das Políticas Públicas. 1a. ed. São Paulo: Annablume, 2001. 218 p.

WHITZMAN, C. The case of fearful women: Gender, personal safety and fear of crime. In: Women and Criminal Justice, 1993. [s.l: s.n.]. p. 117–135.

ZARAGOVIA, V. Will High-Heel-Friendly Streets Keep Seoul's Women Happy? 2009. Disponível em: <<http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1914471,00.html>>. Acesso em: 14 maio. 2022.

APÊNDICE A - Questionário padrão de mobilidade feminina em Salvador

TERMO DE CONSENTIMENTO:

Este questionário é referente ao projeto/pesquisa intitulado(a) “Mobilidade feminina: diretrizes para políticas de mobilidade” desenvolvida pela pesquisadora Aline Carolina Prado Freire (através de mestrado do Programa de Pós Graduação em Engenharia Civil PPEC/UFBA) a quem pode-se contatar a qualquer momento que julgar necessário através do telefone nº 71996989156 ou e-mail pradoaline10@gmail.com.

A pesquisa é realizada de forma voluntária sem recebimento de qualquer incentivo financeiro ou ter qualquer ônus e com a finalidade exclusiva de colaborar para o sucesso da pesquisa. Os objetivos do estudo são estritamente acadêmicos .

A colaboração se fará de forma anônima e por meio deste questionário. Além disso, o acesso e a análise dos dados coletados se farão apenas pela pesquisadora e seu orientador. A entrevistada pode se retirar desse estudo a qualquer momento, sem prejuízo para meu acompanhamento ou sofrer quaisquer sanções ou constrangimentos.

*Obrigatório

1. Você aceita participar desta pesquisa, de acordo com o Termo de Consentimento apresentado? *

sim

não

2. Qual bairro você reside atualmente? *

3. Qual bairro da sua viagem mais frequente? *

4. Qual sua idade? (faixa etária IBGE) *

Menos de 19 anos	de 30 a 34 anos	de 45 a 49 anos	de 60 a 64 anos
de 20 a 24 anos	de 35 a 39 anos	de 50 a 54 anos	acima de 65 anos
de 25 a 29 anos	de 40 a 44 anos	de 55 a 59 anos	

5. Qual seu grau de escolaridade? *

Ensino Fundamental

Superior Incompleto

Pós-Graduação Incompleto

Ensino Médio

Superior Completo

Pós-Graduação Completo

6. Qual sua cor/ raça/ etnia (IBGE) *

Branca

Parda

Indígena

Preta

Amarelo

7. Qual sua renda individual mensal? *(Classes Sociais por Faixas de Salário-Mínimo IBGE)

Até 2 salários mínimos (até R\$ 2.090,00)

de 4 a 10 salários mínimos (R\$ 4.180,01 a R\$ 10.450,00)

maior que 20 salários mínimos

de 2 a 4 salários mínimos (R\$ 2.090,01 a R\$ 4.180,00)

10 a 20 salários mínimos (R\$ 10.450,01 a R\$ 20.900,00)

8. Qual é a sua ocupação? *

não trabalha

aposentado

funcionário do 3º setor

trabalha no setor informal

trabalho doméstico

iniciativa privada

autônomo

funcionário público

outros

9. Quantos automóveis tem na sua residência? *

0 1 2 3 4 5

10. Quantos motocicletas tem na sua residência? *

0 1 2 3 4 5

A partir de agora as perguntas devem ser respondidas com pensamento de ANTES DA PANDEMIA DE COVID-19 (Por favor tente lembrar como eram as suas atividades no período ANTERIOR ao mês de MARÇO de 2020):

11. Qual transporte você mais utilizava? (Esta questão pode ter várias alternativas) *

ônibus

automóvel (como motorista)

mototáxi

bicicleta

metrô

automóvel (como carona)

aplicativo (uber, 99pop, etc.)

outros

trem

taxi

a pé

12. Para quais motivos de viagem você utilizava esse transporte (Esta questão pode ter várias alternativas) *

trabalho	visita à casa de familiares/amigos	lazer
estudo	saúde (ida à consulta médica, posto de saúde, etc.)	templos religiosos
compras essenciais (supermercado, itens de manutenção, etc.)	levar crianças à escola	outros

13. Em média qual era o tempo de deslocamento deste transporte? *

até 5 minutos	de 21 a 40 minutos	mais de 51 minutos
de 6 a 20 minutos	de 41 até 50 minutos	

14. Você usava mais de um transporte para chegar ao destino final? *

sim não

15. Caso você usasse mais de um transporte para se locomover, em média qual tempo de espera durante um e outro transporte? *

não usava mais de um transporte	de 11 a 20 minutos	de 41 até 50 minutos
menos de 5 minutos	de 21 até 30 minutos	mais de 51 minutos
de 6 a 10 minutos		

16. Qual horário do dia você costumava se locomover? *

das 5h45 às 7h15	do meio dia às 16h45	depois das 18:16
das 7:16 ao meio dia	do 16h45 às 18h15	

17. Nas suas viagens diárias, você costumava passar em outros lugares no caminho? *

sim não

18. Se sim, teria relação com trabalhos domésticos? (buscar filhos, fazer compras para casa etc) *

Não costumava passar/parar em outros lugares no caminho

Sim

Não

19. Se sim, utilizando quais modos de transporte? *

Não costumava passar em outros lugares no caminho	trem	taxi	a pé
ônibus	automóvel (como motorista)	mototáxi	bicicleta
metrô	automóvel (como carona)	aplicativo (uber, 99pop, etc.)	

20. Possui filhos? *

sim não

21. Se sim, qual a faixa de idade dos seus filhos? (Esta questão pode ter várias alternativas)

não tenho filhos

bebe de colo

criança

adolescente

adulto

22. Se você tem filhos, quantas vezes na semana você se desloca com eles? *

Não tenho filhos

Sim

Não

23. O meio de transporte que você usa com seus filhos é o mesmo de quando você está sozinha? *

Não tenho filhos

Sim

Não

24.O que você mudaria na sua cidade para melhorar o deslocamento com seus filhos? *

25.O que você mudaria na cidade para melhorar seu deslocamento? *

26.O que faria você desistir de sair de casa? *

Em caso de utilização de Transporte Coletivo, avalie a qualidade do transporte (de 0 a 5)* *sendo 0 a nota mais baixa e 5 a nota mais alta

27. Acessibilidade: está associada à facilidade de chegar e sair do local de embarque do transporte coletivo. Em caso de o acesso for realizado a pé são importantes a distância percorrida, a comodidade no percurso, por exemplo as condições das calçadas (largura, revestidas ou não e estado do revestimento), declividade do percurso, facilidade para cruzar as ruas existentes no trajeto, iluminação pública (viagens noturnas), segurança pessoal no trajeto, etc.

0 1 2 3 4 5

28.Frequência de atendimento – está relacionada ao intervalo de tempo da passagem dos veículos de transporte público.

0 1 2 3 4 5

29.Tempo de viagem – corresponde ao tempo gasto no interior dos veículos e depende da velocidade média de transporte e da distância percorrida entre os locais de embarque e desembarque.

0 1 2 3 4 5

30. Lotação - diz respeito à quantidade de passageiros no interior dos coletivos.

0 1 2 3 4 5

31.Confiabilidade - este fator está relacionado ao grau de certeza dos usuários de que o veículo de transporte público vai passar na origem e chegar ao destino no horário previsto.

0 1 2 3 4 5

32. Segurança – a segurança compreende os acidentes envolvendo os veículos de transporte público e os atos de violência no interior dos veículos e nos locais de parada (pontos, estações e terminais).

0 1 2 3 4 5

33. Características dos veículos – fatores como estado de conservação dos veículos, conforto (temperatura, ventilação, nível de ruído, bancos, largura das portas, largura do corredor, posição da catraca, número e altura dos degraus das escadas, etc.)

0 1 2 3 4 5

34. Características dos locais de parada – os seguintes aspectos são importantes: sinalização adequada, calçadas com largura suficiente para os usuários que estão esperando e os pedestres que passam e existência de cobertura e bancos para sentar (sobretudo nos locais de maior movimento).

0 1 2 3 4 5

35. Sistema de informações - disponibilidade de horários e itinerários das linhas e a indicação das estações (terminais) de transferência e principais locais de passagem; colocação do número e do nome das linhas, horários de passagem ou intervalos, no caso das linhas de maior frequência, nos locais de parada; mapa geral simplificado da rede de linhas no interior das estações (terminais) e dos veículos, se for o caso.

0 1 2 3 4 5

36. Conectividade - designa a facilidade de deslocamento dos usuários de transporte público entre dois locais quaisquer da cidade e é avaliada pela porcentagem de viagens que não necessita de transbordo e pelas características dos transbordos realizados, ou seja a conectividade depende diretamente da configuração espacial da rede de linhas e da existência ou não de integração física e tarifária.

0 1 2 3 4 5

37. Comportamento dos operadores – diz respeito à condução do veículo (tanto motorista quanto cobrador) com habilidade e cuidado, tratar os passageiros com respeito, esperar que os usuários completem as operações de embarque e desembarque antes de fechar as portas, responder a perguntas dos usuários com cortesia, não falar palavras inconvenientes, etc.

0 1 2 3 4 5

38. Estado das vias - estado das vias por onde passam os coletivos, ou seja, a qualidade da superfície de rolamento, a fim de evitar as frequentes reduções e aumentos da velocidade devido à presença de buracos, lombadas e valetas, os solavancos provocados por esses elementos e a existência de poeira ou lama no caso das vias não pavimentadas.

0 1 2 3 4 5